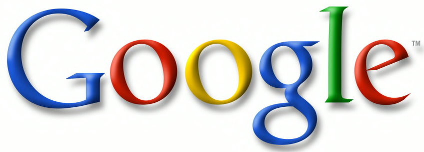
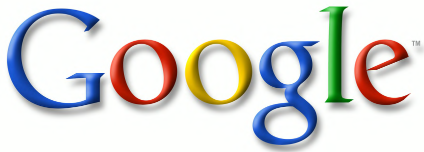
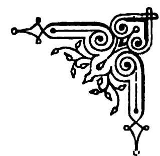





NYPL RESEARCH LIBRARIES
3 3433 07594399 7

Molengraaf
SIR

INTERNATIONALE

AVARIJ-GROSSE REGELING.

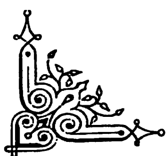
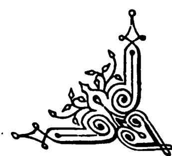
ACADEMISCH PROEFSCHRIFT,

DOOR

W. L. P. A. MOLENGRAAFF.



LEIDEN,
S. C. VAN DOESBURGH.
1880.

Nautical (Jurisprudence)

INTERNATIONALE

AVARIJ-GROSSE REGELING.

LEIDEN: BOEKDRUKKERIJ VAN L. VAN NIFTERIK HZ.

INTERNATIONALE
AVARIJ-GROSSE REGELING.

ACADEMISCH PROEFSCHRIFT,

TER VERKRIJGING VAN DEN GRAAD VAN

Doctor in de Rechtswetenschap,

AAN DE RIJKSUNIVERSITEIT TE LEIDEN,

OP GEZAG VAN DEN RECTOR-MAGNIFICUS

DR. H. KERN,

HOOGLEERAAR IN DE FACULTEIT DER LETTEREN EN WIJSBEGEERTE,

VOOR DE FACULTEIT TE VERDEDIGEN

op Saterdag, den 20sten Maart 1880, des namiddags te 2 uren,

DOOR

Willem Leonard Pieter Arnold Molengraaff,

GEBOREN TE NIJMEGEN.

LEIDEN,
S. C. VAN DOESBURGH.
1880.

4

„Nec erit alia lex Romae alia Athenis, sed et omnes gentes una lex continebit.

CICERO.

Aan . . . . .

INHOUD.





EERSTE HOOFDSTUK.

Algemeene beschouwingen over avarij-grosse.



TWEEDE HOOFDSTUK.

DERDE HOOFDSTUK.

VERKLARING VAN EENIGE AANHALINGEN.

BEAWES. W. Beawes, Lex Mercatoria, 6de edit. by J. Chitty. 1813.

VALIN (BÉCANE). R. J. Valin, Commentaire sur l'ordonnance de la Marine par V. Bécane. 1828.

POTHIER. Traités sur différentes matières de droit Civil etc., par M. Pothier. 2de edit. 1781.

CASAREGIS. L. M. de Casaregis, discursus legales de Commercio. 1719.

VERWER. Nederlandts Seerechten van Adriaen Verwer, 2de druk. Amsterdam bij Jan Boom, 1716.

V. D. KEESSEL. D. G. v. d. Keessel, Theses selectae juris Holl. et Zel. 1800.

EMÉRIGON (BOULAY-PATY). Traité des Assurances et Contrats à la Grosse, d'Emérigon par P. S. Boulay-Paty. 1827.

FRÉMERY. A. Frémery, Etudes de Droit Commercial. 1833.

FRIGNET. E. Frignet, Traité des Avaries etc. 1859.

CAUVET. J. V. Cauvet, Traité sur les Assurances Maritimes. 1862.

DIEPHUIS. G. Diephuis, Handboek voor het Nederlandsch Handelsrecht. 2de ed. 1874.

KIST. J. G. Kist, Beginselen van Handelsrecht. 1875.

LEVY. J. A. Levy, Het Alg. Duitsche Handelswetboek vergeleken met het Nederlandsche Wetb. van Kooph. 1869.

DE COURCY. A. de Courcy, Questions de droit maritime. 1877 en 1879.

PÖHLS. Darstellung des Seerechts nach gem. und Hamburgischen Rechte etc. von M. Pöhls. 1830.

v. KALTENBORN. C. v. Kaltenborn, Grundsätze des praktischen Europäischen Seerechts etc. 1851.

TECKLENBORG. H. Tecklenborg, Handlexikon für Rheder, Rhederei und Shiffscapitaine. 2de ed. 1863.

NOLTE. Wilh. Benecke's System von See-Assekuranz- und Bodmerei-Wesens, von V. Nolte. 1851.

ABBOT (SHEE). C. Abbot (Lord Tenterden). A treatise of the law relative to Merchant ships and Seamen. 6de edit. by W. Shee. 1840.

ARNOULD (MACLACHLAN). Arnould, on the law of Marine Insurance. 5de ed. by D. Maclachlan. 1877.

BAILY. L. R. Baily, General Average. 2de edit. 1856.

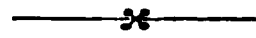
STEVENS (PHILLIPS) en BENECKE (PHLILIPS). Treatises on Average and Adjustments of losses in Marine Insurance, by Stevens and Benecke, with notes by W. Phillips. 1833.

LOWNDES. R. Lowndes, The law of General Average. 3de ed. 1878.

PHILLIPS. W. Phillips, A treatise of the law of Insurance. 4de edit. 1854.

FLANDERS. A Treatise on maritime law by Flanders.

INLEIDING.



Onder de pogingen in den jongsten tijd gedaan om eene internationale regeling van onderwerpen van handels- of zeerecht tot stand te brengen, meen ik dat zeer zeker die tot internationale regeling van het avarij-grosse recht de behandeling overwaard is. Komt toch zulk eene regeling tot stand dan zal er een hoogst belangrijk resultaat op het gebied der uniformiteit van het zeerecht verkregen zijn. Het is dan ook mijn doel de geschiedenis der beweging, die zich ten aanzien van dit vraagstuk heeft geopenbaard, in dit proefschrift zoo nauwkeurig mogelijk te schetsen, en de door haar verkregen resultaten aan de eischen van het recht en de praktijk te toetsen.

Alvorens hiertoe overtegaan zal ik een antwoord trachten te geven op de vragen: wat is avarij-grosse?

1

en heeft avarij-grosse in de tegenwoordige tijdsomstandigheden nog recht van bestaan? eene vraag, in de laatste jaren meer dan eens ontkennend beantwoord. Aan de behandeling der noodhavenkosten is hierbij van zelf eene eenigzins grootere plaats ingeruimd, immers deze hebben aanleiding gegeven tot twee geheel verschillende stelsels, the physical safety en the common benefit theorie, aan wier bestaan wederom de internationale avarij-grosse beweging hoofdzakelijk haar aanzijn te danken heeft. Over het algemeen zal ik mij bij de beantwoording dezer vragen voornamelijk bezig houden met het jus constituendum, als van het meeste belang met het oog op het te behandelen hoofdonderwerp, daar men mag aannemen dat bij het ontwerpen eener nieuwe wet het jus constituendum gewoonlijk een beter richtsnoer zal zijn dan het jus constitutum.

Van zeeassurantie zal natuurlijk in dit proefschrift geen sprake zijn. 't Is toch eene geheel verkeerde opvatting avarij als een onderdeel van de leer der verzekeringen te beschouwen. Vooral zijn avarij-grosse en assurantie twee geheel verschillende rechtsinstituten die niets met elkander te maken hebben en geenzins, zooals zoo dikwijls gebeurt, met elkander verward moeten worden. Avarij-grosse, die reeds lang bestond voor dat de verzekering bekend was, en ook nu nog zeer goed zonder verzekering zou kunnen bestaan, vindt haren oorsprong in het recht, haren grondslag in de wet en bestaat dus onafhankelijk van eenig beding van partijen. Zij regelt de rechtsbetrekkingen

die, wanneer iemands eigendom opgeofferd is tot gemeen behoud van schip en lading, ontstaan tusschen al de daarbij geinteresseerde personen. Verzekering daarentegen kan slechts ontstaan uit eene overeenkomst tusschen hem, wiens eigendom aan zeegevaar is blootgesteld (den verzekerde) en den verzekeraar of hem, die de schade daardoor aan dat eigendom eventueel te lijden, belooft te vergoeden [1]). Het eenige verband dat er tusschen deze twee onderwerpen bestaat is dit, dat ook de verzekeraar bij eene goede regeling van het avarij-grosse recht, een niet te loochenen en dikwijls direct belang heeft.

Alvorens ik tot mijne bescheiden taak overga voel ik mij nog gedrongen mijnen oprechten dank te betuigen aan Prof. VAN BONEVAL FAURE, mijnen hoog geschatten promotor, Prof. ASSER, Mr. E. N. RAHUSEN en Dr. C. H. H. FRANCK uit Lubeck, voor de welwillende wijze, waarop zij mij door hunne inlichtingen en het afstaan van vele onuitgegevene of zeldzame bescheiden, in staat stelden mijn onderwerp zoo volledig mogelijk te behandelen.

---

1) Zie over het verschil tusschen avarij-grosse en verzekering v. KALTENBORN II § 160, 162 en 186.

EERSTE HOOFDSTUK.

Algemeene beschouwingen over avarij-grosse.

Afdeeling I.

Wat is avarij-grosse?

Van alle deelen van het handelsrecht is er zeker geen waarover de meeningen der geleerden meer verdeeld zijn als over het avarij-grosse recht, is er zeker geen waaromtrent de wetboeken der beschaafde naties eene bontere schakeering van verschillende en dikwijls tegenovergestelde bepalingen bevatten. Toch is het beginsel, waarop het geheele avarij-grosse recht rust, eenvoudig en duidelijk, en bij alle schrijvers over dit belangrijk onderwerp onbetwist. Het is de reeds bij de Romeinen bekende en door hen in l. 206 Dig. de R. I. 50, XVII gehuldigde rechtsregel: „jure naturæ aequum est, neminem cum alterius ditrimento et *iniuria* fieri locupletiorem" [1]),

---

1) Verg. Kaines, Principia equitatis II bl. 410. Stevens (Phillips) bl. 60.

die men dan ook met andere woorden terugvindt in de oudste rechtsbron die wij van dit deel van het zeerecht bezitten. Immers de beroemde LEX RHODIA DE JACTU, die waarschijnlijk tot de 7de eeuw v. Ch. teruggebracht moet worden en tot ons is gekomen in de Pandecten, waarin JUSTINIANUS haar liet opteekenen, bepaalt „ut omnium contributione sarciatur, quod pro omnibus datum est" [1]) en zegt vervolgens: „aequissimum enim est, commune detrimentum fieri eorum, qui propter amissas res aliorum consecuti sunt, ut merces suas salvas haberent" [2]).

FRIGNET (I, n°. 298) zegt dan ook: „Son véritable fondement est dans ce principe d'équité naturelle qui défend de s'enrichir au détriment d'autrui, et qui veut que quiconque a directement ou indirectement profité d'un sacrifice volontairement fait dans son intérêt, soit tenu d'indemniser celui qui en a souffert." CAUVET (II n°. 337) komt echter tegen deze leer op: „ce n'est pas" zegt hij „d'une raison impérieuse d'équité que dérive l'avarie commune; c'est l'intérêt de la navigation qui l'a fait naître et qui l'a introduite dans la législation de tous les peuples navigateurs." Indien men slechts op billijkheid let, welnu dan is eene verhooging van de vracht voldoende als equivalent voor de lasten, die op den schipper rusten, en avarij-grosse overbodig. De inladers kunnen evenmin jegens elkander verbonden zijn, noch door de cherte-partij, noch door

1) Dig. XIV. 2. 1.

2) Dig. XIV. 2. 2 pr. i. f. Zie Kist. V. bl. 325.

een quasi-contract, want dit laatste ontspruit volgens art. 1371 C. Civ. slechts uit: „un fait purement volontaire de l'homme, (d'oû naît un engagement)", en de inlader handelt hier niet, noch de schipper voor hem. Ook de meening dat de kapitein een negotiorum gestor is van de gemeenschap, gaat, zijns inziens, niet op, want gemeenschap is hier slechts „une figure de langage" en de kapitein meer dan een negotiorum gestor nm. de mandataris van de inladers, die als zoodanig eene opoffering der lading mag doen, ten minste wanneer de noodzakelijkheid die rechtvaardigt. Tot zoover de redeneering van CAUVET, die door de geschiedenis van het avarij-grosse recht geheel weerlegd wordt.

Indien wij toch deze nagaan, dan zien wij dat de avarij-grosse wel degelijk haren oorsprong vindt in een contract, in zooverre namelijk als zij oorspronkelijk het gevolg was van eene afspraak die tusschen de kooplieden, welke oudtijds met hunne goederen mede aan boord gingen, en den schipper onder den drang van een dreigend gevaar gemaakt werd, krachtens welke de laatste gerechtigd werd goederen tot gemeen behoud te werpen [1]) onder beding dat aan den eigenaar de schade vergoed zou worden door de overige belanghebbenden. Een gevolg van de noodzakelijkheid [2]), werd deze overeenkomst, omdat de billijkheid

---

1) Werping staat hier in het algemeen als type voor eene avarij-grosse schade.

2) Zeer schoon drukt FRIGNET (l. s. c.) dit uit: „Ce n'est pas une institution de la loi dont on puisse produire l'acte de naissance. Son origine est

of liever gezegd het recht (want recht en billijkheid laten zich hier niet scheiden) dit eischte, ook door de wet en wel het eerst door de lex Rhodia gesanctioneerd en tot een rechts-instituut verheven, zoodat ook zonder voorafgaande overeenkomst, er steeds avarij-grosse bestaat, wanneer de schipper een, door den drang van het oogenblik gewettigde opoffering, verricht. De toestemming der kooplieden werd derhalve geheel overbodig. In de Middeneeuwen toen er nog geene codificatie bestond volgens een bepaald systeem, maar slechts de costumen van groote handelsplaatsen werden opgeteekend, treedt ook weer dit oorspronkelijk karakter van de avarij-grosse nm. overeenkomst, meer op den voorgrond, en worden er zelfs bepaalde formaliteiten voorgeschreven, door de kooplieden en den schipper te vervullen, voor men tot de werping mocht overgaan, om van de toestemming dier kooplieden te doen blijken [1]). Toen het later hoe langer hoe zeldzamer werd dat de kooplieden of gemachtigden van hunnentwege (supercargo) de reis op het schip medemaakten, moesten deze formaliteiten natuurlijk vervallen en werd de kapitein de stilzwijgend door de inladers gemachtigde persoon om in tijd van nood dergelijke opofferingen te doen. Daarom moet men den schipper, in het algemeen wanneer hij eene avarij-grosse

---

aussi ancienne que la navigation. Elle remonte au jour où, pour la première fois, pressés par la tempête, des navigateurs ont abattu leur mâts ou jeté à la mer une partie de la cargaison pour sauver leur vie et leur fortune.

1) Waterr. van Damme a. 8. Rôles d'Oléron a. 8. Costumen van Amsterdam, Enckhuyzen en Staveren a. 2. Consol. del. Mare. cap. XLIV.

handeling [1]) verricht, niet beschouwen als handelende in zijne hoedanigheid van schipper maar in die van gemachtigde of nog beter van negotiorum gestor van alle belanghebbenden [2]).

Bij de toenemende scheepvaart der laatste eeuwen, werd het bestaan van avarij-grosse langzamerhand ook in die steeds meer en meer voorkomende gevallen erkend, welke analoog waren met de reeds bestaande, en waarvoor dus de billijkheid een zelfde recht eischte. Avarij-grosse, oudtijds het gevolg eener overeenkomst tusschen schippers en kooplieden, vindt dus wel degelijk haren grond in het recht, in dat wat CAUVET „une raison impérieuse d'équité" noemt [3]).

„There is abundant evidence that such has, in fact been the origin of General Average. In the modern way of conducting commerce, however, some very different justification of this practice ought to be found, if it is to be defended, not on the mere ground of keeping up an ancient custom, but as a thing suitable to existing times." Aldus lezen wij in eene brochure, getiteld: „*General Average, Remarks on the practice of Lloyd's as to expenses at an intermediate port. (Liver-*

---

1) Avarij-grosse handeling beteekent hier en verder elke handeling, die aanleiding geeft tot een' omslag der daardoor veroorzaakte schade of onkosten in avarij-grosse.

2) Evenzoo beschouwt Lowndes, bl. 14, den schipper, wanneer hij eene avarij-grosse handeling verricht „not as servant of the shipowner, but as the „„servant of neccessity"" or of all those who are in danger." Zie: de Courcy I bl. 420, die de theorie van Cauvet op zeer scherpzinnige wijze bestrijdt.

3) Bij Arnould (Maclachlan) II bl. 813 lezen wij: „introduced and justified by expidiency, and sanctioned by the principles of natural quity, this law

pool 1862)" [1]). De schrijver tracht vervolgens aantetoonen dat, daar in den tegenwoordigen tijd het bestuur over het schip met de lading aan één persoon, den schipper, is toevertrouwd, deze ook uit den aard der zaak het absolute recht heeft alles voor het behoud daarvan te doen, des noodig dus goederen of scheepstoebehooren over boord te werpen, of anderzins op te offeren en buitengewone onkosten te maken. Hieruit zou volgen dat er geen abstracte rechtsgrond voor eenen omslag in avarij-grosse kan bestaan, daar de schade, aan den eigenaar der goederen toegebracht door den schipper, omdat deze gerechtigd was dat te doen, onder de toevallige zeeschade behoort gerangschikt en dus door dien eigenaar alleen gedragen te worden. De conclusie luidt dan ook dat de „very great practical utility" [2]) de eenige reden is die, in onzen tijd, het bestaan van zulk een exceptioneel recht, als het avary-grosse recht blijkbaar is, kan rechtvaardigen.

Ook Lowndes komt tot deze slotsom in eene brochure van zijne hand, te vinden in de „*Transactions of the International General Average Committee, constituted at Londen, on the* 13*th* *June* 1862", en wel door uitsluitend te letten op de natuur van het bevrachtingscontract. Op grond daarvan kent ook hij den schipper

---

(the General average law) appears from various circumstances to be regarded by the laws of England as founded upon an implied contract between the coadventurers entered into in the eve of the expedition."

1) Bl. 10 v.

2) T. a. p. bl. 11 en 28 v.

het recht en de macht toe, om opofferingen te maken en buitengewone uitgaven te doen, altijd binnen de grenzen van eene door de fortuinen der zee in het leven geroepen noodzakelijkheid en tot het behoud van de hem toevertrouwde goederen.

Evenzoo Mr. RAHUSEN [1]): „Indien de stellingen van het burgerlijk recht op het vrachtcontract worden toegepast is er voor avarij-grosse geen plaats. Indien men bij de leer der avarij-grosse naar een grondslag zoekt dan moet die in het belang van den zeehandel worden gezocht."

Volgens mijne bescheidene meening bestaat er daarentegen, ook nog tegenwoordig nu men niet meer van eene overeenkomst kan spreken, wel degelijk een rechtsgrond voor avarij-grosse. Volgens algemeene rechtsbeginselen toch kan niemand ooit verplicht zijn de schade te vergoeden, welke een ander door toevallige omstandigheden lijdt, zelfs al trekt hij zelf daaruit voordeel, alleen omdat hij niet handelend ingegrepen heeft in het recht van dien anderen persoon. Is die schade echter aan zijne schuld of nalatigheid te wijten, dan zal hij zeer zeker, ook zonder daardoor bevoordeeld te zijn, tot vergoeding aangesproken kunnen worden, om de eenvoudige reden dat zijn wil, dus zijne handeling, die schade heeft doen ontstaan, of althans het ontstaan daarvan, niet verhinderd heeft,

---

1) Verslag van de vergaderingen over de Internationale avarij-grosse regeling gehouden te Antwerpen in 1877, bl. 6.

waar het in zijne macht was of tot zijne verplichting behoorde dit te doen. Slechts in die gevallen is het billijk hem van deze verplichting te ontslaan, waarin men kan spreken van noodrecht. Dit recht bestaat o. a. dan, wanneer men iemands goed opgeofferd of hem schade berokkend heeft om een hooger recht van dienzelfden persoon of van meer andere personen te redden.

Slaat men bijv. de ruiten van een huis in, ten einde een daarin uitgebroken brand te blusschen of menschen of goederen daaruit te redden, dan is het duidelijk dat de daardoor toegebrachte schade niet vergoed behoeft te worden. De handeling toch, die de schade veroorzaakt staat hier niet als eene voleindigde handeling op zich zelf, maar is het middel om eene rechtmatige redding te verrichten. Wat anders schade zou zijn, zijn nu de onkosten eener rechtmatige handeling. De kosten komen daarom ten laste van hem wien de handeling bevoordeelt. Anders zou men met recht kunnen zeggen: „summum jus, summa injuria"; wat in het algemeen recht is, zou in dit geval onrecht zijn.

Brengt men dit nu over op het zeerecht, dan volgt hier duidelijk uit, dat de schipper steeds aansprakelijk moet zijn voor de door hem toegebrachte schade aan de hem toevertrouwde eigendommen (ook aan het schip wanneer hij niet tevens reeder is) tenzij hij zich kan justifieeren met een beroep op het noodrecht. Daarom heeft hij de bevoegdheid in hoogen nood en bij dreigend gevaar zulke schade toe te brengen en zulke uitgaven te maken, als hij denkt dat het meest geschikt zullen

zijn om dat gevaar af te wenden, zonder voor vergoeding aansprakelijk te worden. Daar hij deze handelingen echter altijd verricht om alle andere aan hem toevertrouwde dikwijls zeer kostbare goederen te redden, is ook niets rechtmatiger dan dat de eigenaars dezer goederen, in wier belang toch de schade werd toegebracht, de aansprakelijkheid van den schipper overnemen [1]), en de geleden schade pro rata parte vergoeden [2]). In geval van uitgaven tot gemeen behoud, zijn tevens gewoonlijk, zooals zonder twijfel bij afbrenging, alle elementen van negotiorum gestio aanwezig. Het bevrachtingscontract kan aan deze beschouwing nooit in den weg staan. Het legt den reeder de verplichting op om de goederen te vervoeren en in 't bizonder voor het behoud daarvan alle mogelijke zorg te dragen, zoodat alleen overmacht (d. i. iets dat werkt onafhankelijk van den wil of van eenig verzuim van den schipper) of schuld en nalatigheid van den eigenaar hem van de aansprakelijkheid voor beschadiging of verlies ontheft. Zelfs na eene opoffering ten algemeene nutte zou hij dus aansprakelijk zijn, indien niet in het algemeen het noodrecht zulk een daad

---

1) Zeer juist bepaalt l. 2 Dig. de leg. Rhod. dat de schipper de schade aan den eigenaar vergoeden moet, maar schadeloosstelling van de overige inladers kan vorderen. „Si laborante nave jactus factus est, amissarum mercium domini, si merces vehendas locaverant, ex locato cum magistro navis agere debent; is deinde cum reliquis quorum merces salvae sunt, ex conducto, ut detrimentum pro portione communicetur, agere potest."

2) Volkomen dezelfde beginselen ziet men in het landrecht toegepast bij onteigening ten algemeene nutte, vooral bij die welke plaats heeft bij besmetting, oorlog, brand of watersnood.

justifieerde. Ook door op het bevrachtingscontract te letten, kan men op dezelfde gronden als boven ontwikkeld, slechts tot de conclusie komen dat alleen het recht, het jus naturae, de grondslag van de leer der avarij-grosse kan zijn [1]).

De eenvoudige regel: „nemo debet locupletari aliena jactura" geeft nu wel den rechtsgrond van het avarij-grosse recht aan, het raison d'être van zijn bestaan, maar bepaalt geenzins wat avarij-grosse eigenlijk is, m. a. w. hij geeft ons geene definitie. Hij is het antwoord op de vraag: waarom is er avarij-grosse? niet op die: wat is avarij-grosse?

Voor ik tot de beantwoording hiervan overga, zal ik eerst even stilstaan bij de beteekenis en afleiding van het woord avarij-grosse.

Avarij beteekent zeeschade [2]); avarij-grosse is dus het best te vertalen door gemeene zeeschade d. i. die zeeschade welke volgens de wet gemeen wordt, m. a. w., ten laste komt van de gemeenschap die in casu bestaat tusschen het schip, de vracht en de lading, in plaats van gedragen te worden door hem die ze onmiddellijk lijdt, in welk geval men van avarij-particulier spreekt. Avarij-particulier heeft slechts be-

1) Verg. Dr. C. H. H. Frank. Bericht über die Bestrebungen die Uebereinstimmung des Havarie-grosse-Rechtes aller Schiffahrt treibenden Völker herbei zu führen, 1879. bl. 57 v. Hij zegt o. a.: „der tiefere sichere Grund auf dem die Havarie-grosse selbst beruht, ist nämlich der, das Niemand berechtigt ist, von einem Andern eine Leistung ohne Entschädigung zu verlangen." Geheel anders denkt Rathbone er over in eene brochure in meergenoemde Transactions o. th. Int. Gen. Av. Com.

2) Bijnkershoek. Quest. juris priv. IV. cap. XXIV bl. 470 v. Kist V. bl. 309.

teekenis als tegenstelling van avarij-grosse en omvat alle schade door wie ook bij eene zeereis geleden, welke, volgens hetgeen hier verder ontwikkeld zal worden, niet in avarij-grosse valt. Dikwijls wordt avarij-grosse ook gebezigd om de handeling die daartoe aanleiding geeft, of wel om den omslag van de schade aan te duiden [1]).

De afleiding van het woord „avarij" is nog steeds niet met zekerheid te bepalen. Wel mag men aannemen dat die verkeerd is, welke nog uit den tijd dagteekent, dat men alles van het Grieksch wilde afleiden en dus avarij liet afkomen van het woord βαρος „last", waardoor ἀβαρος „zonder last" zou beteekenen, omdat een schip, na werping, een gedeelte van zijnen last mist [2]), welke echter van de drie afleidingen, die men tegenwoordig geeft, de voorkeur verdient, daaromtrent kan men in dubio verkeeren.

Wat de eerste betreft deze is, daarop gebaseerd dat het woord „avere" of „havere" in de beteekenis van ons „goederen" of „have" reeds in eene zeewet van de stad Pisa van het jaar 1160 en evenzoo in latere Italiaansche wetten voorkomt, lang voordat dit woord in de overige deelen van Europa bekend was. Men zoekt het dan ook te vergeefs in andere zeewetten uit dien tijd, zooals het Consolato del Mare en de Roöles d'Oléron, wat zeker wel het beste bewijs is tegen hen, die aan het woord avarij een' Germaanschen oorsprong toeken-

1) Duidelijkshalve zullen wij in die gevallen zoo veel mogelijk van avarij-grosse handeling en avarij-grosse omslag spreken.

2) Zie Quintijn Weytsen. Tractaet der Avarijen. ed. 1664 bl. 1. ed. Verwer van 1716. bl. 229 § 17.

nen, als komende van het Fransche woord: „hâvre", of van het Hollandsche „haven" of Duitsche „hafen [1])."

De Guidon de la mer is de eerste Noord-Europeesche wet waar dit woord in voorkomt, nu echter geschreven: „averia," „avaria" en „averaggia" (van avere en agio) en evenals in de latere Italiaansche wetten, te beginnen met die van Genua van 1341, in de beteekenis van uitgave ten gemeene bate of ook wel van omslag. De afleiding van het Italiaansche woord „aver, avere, averie" ligt dus voor de hand [2]), en misschien is de stelling niet te gewaagd dat het een' zelfden wortel heeft met het latijnsche woord: „habere," hebben. Hoe men er toe is gekomen om de oorspronkelijke beteekenis van het woord „haver (have)" zoo geheel te wijzigen wordt zeer scherpzinnig aangetoond door DE FRÉMERY (bl. 200). Ik kan dan ook niet beter doen dan naar hem en naar LOWNDES (bl. 270 v.) te verwijzen.

Dr. DOZY heeft eene andere afleiding gegeven in zijn: „Oosterlingen" (bl. 22) [3]), en wel eene van het Arabische woord: 'awâr, bederven. Van de Arabieren zou het door de Italianen tot ons zijn gekomen; 'awâr toch, leert hij ons, is hetzelfde woord als het Italiaansche avaria. DAVID MACLACHLAN geeft weer eene andere. Hij bestrijdt in de door hem bezorgde 5de editie van Arnould's Law of Marine Insurance (deel

---

1) v. Kaltenbarn II bl. 52—55. Verwer 4de dr. 1764 bl. 220 en 252 v.

2) Zie hierover uitvoeriger: Lowndes bl. 270 v. Pardessus n°, 731. v. Kaltenborn II bl, 55. Frignet I § 286—288.

3) Zie ook Kist, V. bl. 309.

II bl. 880—887) de door LOWNDES (t. a. p.) verdedigde afleiding van „aver" en tracht op eene zeer ingenieuse wijze aan te toonen, dat de Romeinen het woord aversio (afwending) gebruikten om eene avarijgrosse handeling (waardoor men immers tracht het gevaar af te wenden) aan te duiden. Men vindt het woord evenwel in de Pandecten niet anders dan in de adverbiale vormen, in, ex en per aversionem (Dig. XVIII, 1, l. 62 i. f. e. a. l.), en dan nog nooit in de door hem vooronderstelde beteekenis. Dit woord aversio nu zou door den loop der tijden afgesleten en vervormd zijn tot het tegenwoordig gebruikelijke avarij, dat overigens dezelfde beteekenis behouden heeft [1]).

Bij zulk een verschil van meening onder de beroemdste schrijvers over dit onderwerp, zal ik het niet wagen eene beslissing te geven, maar die liever overlaten aan de in deze meer bevoegde taalkundigen [2]).

Is de afleiding van het woord averij reeds de aanleiding geweest tot zooveel strijd onder de geleerden, nog meer is dit het geval met de definitie van avarij-

---

1) v. Kaltenborn, II bl. 55 slaat deze afleiding reeds voor als de voorkeur verdienende boven die van averare (van Marshall, on Insurance bl. 535), indien men ten minste eene afleiding uit het Latijn wil, waar hij zich juist niet mede kan vereenigen. Maclachlan komt dus de eer niet toe, welke Lowndes (t. a. p. 270) hem geeft, in deze de eerste geweest te zijn.

2) Boxhorn leidt in zijne Epistola ad Vinnium (in Verwer's Seerechten) avarij af van het Scytische woord: Abar, bebouwd, bewoond. Zie voorts Marshall l. c., Pöhls III § 440 bl. 625. Flanders bl. 232 Tecklenborg bl. 197 v. Emérigon (Boulay-Paty) cap.' XII, S. 39 § 4. Stevens (Phillips) bl. 56 noot 1. Casaregis disc. 45 § 1. Valin (Bécane) II bl. 443. Levy bl. 715. De Vicq, aant. op Quityn Weytsen by Casaregis II bl. 15.

grosse. De vele schrijvers over deze materie toch geven bijna allen verschillende definities. Verwonderen kan ons dit echter niet indien wij nagaan, hoe met de tegenwoordige hooge vlucht, die de zeehandel en stoomvaart genomen hebben, de gevallen die aanleiding kunnen geven tot een' omslag in avarij-grosse oneindig talrijker zijn geworden, en met deze ook die welke tot dubia en tegenovergestelde beslissingen kunnen leiden. Neemt men hierbij in aanmerking dat het zeerecht zich na de 15de eeuw bijna bij alle handeldrijvende naties zelfstandig en daarbij dikwijls, door welke invloeden dan ook, in geheel verschillende richting ontwikkeld heeft, zoodat geheele categoriën van gevallen in het eene land avarij-grosse, in het andere land avarij-particulier zijn, dan is het te begrijpen dat de schrijvers, door het verschillende standpunt waarop zij stonden, tot eene verschillende definitie moesten komen, want het spreekt van zelf dat het jus constitutum, niet zonder invloed bleef op de beantwoording der vraag, wat in deze recht moet zijn.

In de Pandecten vindt men geen definitie van avarij-grosse. De Romeinen hebben trouwens nergens in hunne wetten en geschriften veel werk gemaakt van definities, en in deze materie was dat ook niet noodig. Tengevolge van de geringe scheepvaart kwamen er in hunnen tijd nog weinig avarij-grosse gevallen voor en wanneer men al tot zulk eenen omslag overging, dan geschiedde dit gewoonlijk wegens eene vooraf tusschen den schipper en de kooplieden aangegane overeenkomst of ge-

maakte afspraak. De Pandecten gaven slechts eene wettelijke sanctie aan dat wat reeds langen tijd bij Rhodiërs en Grieken gewoonterecht was geweest [1]).

In lateren tijd ging natuurlijk hand aan hand met eene steeds toenemende uitbreiding van de scheepvaart eene gelijke uitbreiding van het avarij-grosse recht. Het karakter van overeenkomst zien wij langzamerhand uit de Middeneeuwsche wetten verdwijnen; wel wordt de toestemming van de medevarende kooplieden nog vereischt, maar wordt deze niet verkregen dan mag de kapitein reeds onder eigene verantwoordelijkheid werpen, en bestaat er ook dan eene avarij-grosse handeling [2]). Het avarij-grosse recht begon nu ook meer de aandacht der juristen te trekken en werd vooral door Hollanders bestudeerd, zoodat wij ook de oudste definitie bij een' Hollander, bij Quintyn Weytsen vinden [3]). Tegenwoordig voldoet zij echter niet meer, daar na hem het recht steeds ingewikkelder, de wetten steeds uiteenloopender, en de schrijvers over deze materie steeds talrijker zijn geworden. Om deze reden en om de weinige eenstemmigheid die er tusschen de meeste schrijvers en zelfs in de praktijk (Baily pref. zegt: „even professional adjusters differ on principle”) bestaat, meen ik dat het niet overbodig zal zijn de definities van avarij-grosse gegeven nog met eene

1) Jul. Paulli Sent. II. 7. Dig. XIV. 2.

2) Rôles d'Oléron a. 8. Cons. d. l. Mer. Con. LIV. cap. 281 n°. 9, Wisbuy Seer. a. 38.

3) Deze definitie luidt: Schaden die men gewillighlick ende voluntairement doet aan 't schip ofte goeden, om meerder ende apparenter hinder te beschutten.

te vermeerderen. Ik zal dit doen alleen met het oog op het jus constituendum, zonder eenige bestaande wet tot grondslag te nemen of mij met de verklaring daarvan bezig te houden. Dit toch heeft de meeste schrijvers over dit onderwerp belet een zuiver juridisch standpunt in te nemen, en is grootendeels de oorzaak van het bestaande verschil van opinies.

Eene definitie van avarij-grosse, wil ze goed zijn, moet behalve duidelijk en beknopt, van dien aard zijn, dat men voor elk voorkomend geval, door het aan haar te toetsen, tot de beslissing kan komen of men hier al of niet met de eene of andere soort van avarij heeft te doen. Zij moet daarom ook al de vereischten noemen, die aan de handeling of daad, die de schade of de kosten veroorzaakt, zulk een karakter geven, dat eene omslag van die schade of kosten in avarij-grosse gerechtvaardigd wordt.

Nu stemmen wel alle schrijvers daarin overeen, dat slechts die schade avarij-grosse moet zijn en dus pro rata over schip, lading en vracht omgeslagen worden, welke opzettelijk tot behoud van deze drie zaken gemaakt is, maar daarmede worden de vereischten, zonder welke de door den schipper verrichte handeling geene aanleiding tot avarij-grosse kan geven, niet juist genoeg aangeduid. Deze definitie is dus te vaag en laat te veel verschillende interpretaties toe [1]). In hoeverre moet die schade een gevolg van de avarij-grosse handeling

---

1) Benecke (Phillips) zegt o. a.: „All those laws, may, therefore, be said to establish the same general principles; viz. that a *sacrifice* made for

zijn om nog als avarij-grosse vergoed te worden? Is redding uit het gevaar een vereischte zonder hetwelk geen avarij-grosse kan bestaan? Op deze en meer vragen geeft die definitie geen antwoord. In een woord, zij is van dien aard dat, niettegenstaande allen met haar instemmen, toch geheel tegenovergestelde opinies met een beroep op haar verdedigd kunnen worden, als het de vraag geldt of in casu al of niet avarij-grosse bestaat.

Daarom zal ik, alvorens eene andere meer preciese definitie te geven, ten eerste nagaan wat eene avarij-grosse handeling is, om vervolgens te onderzoeken welke gevolgen daarvan in avarij-grosse vallen en in hoeverre redding uit het gevaar een vereischte moet zijn.

§ 1. Wat is eene avarij-grosse handeling?

Om op deze vraag een goed antwoord te kunnen geven, moeten wij eerst de voor die handeling onmisbare elementen nader beschouwen.

Deze elementen, vier in getal, zijn de volgende:

1°. De handeling moet het eenige middel zijn waardoor men het gevaar van geheel verlies meent te kunnen afwenden.

2°. Zij moet opzettelijk en

---

the *preservation* of the ship and cargo is general average. But the consequences deduced by legislators and commentators from this apparently simple rule, differ materially from each other and this is not at all surprising, if we consider, in what different senses the word sacrifice and preservation may be taken." (bl. 96 v.)

3°. tot redding van schip en lading verricht worden.

4°. Het moet eene buitengewone handeling zijn.

Ad 1um. De handeling moet het eenige middel zijn waardoor men het gevaar van geheel verlies meent te kunnen afwenden.

Alle schrijvers en wetgevingen stemmen hierin over een dat gevaar een der elementen van avarij-grosse is; over de vraag hoe groot dat gevaar moet zijn bestaat daarentegen niet zulk eene eensgezindheid.

De aanhangers der „jeopardy" theorie sluiten elk gevaar uit dat zoo dreigend is, dat het slechts afgewend kan worden door het doen van eene bepaalde opoffering of het toebrengen van eene bepaalde schade. Zij nemen slechts dan het bestaan van eene avarijgrosse handeling aan, als de opoffering geschiedt terwijl er nog een ander middel bestaat om hetzelfde doel, redding uit gevaar, te bereiken [1]). Er moet volgens hen een alternatief bestaan of zooals STEVENS zegt [2]): „the thing intended to be destroyed must be expressly selected for that purpose." Deze toestand noemen zij dan: „a state of jeopardy," van daar de naam „jeopardy" theorie. BENECKE is haar voornaamste verdediger. Bij hem lezen wij o. a. [3]): „It is clear that the moment of the greatest distress cannot be waited for," waarvoor hij als reden aangeeft: „a measure so long diferred

---

1) Verg. Levy bl. 752.

2) Stevens (Phillips) bl. 61.

3) Benecke (Phillips) bl. 99.

might often prove too late, and if it were put off till, without that measure being resorted to, all would be unavoidibly lost, it would no longer be a sacrifice." Een ander argument wordt door BAILY (bl. 11) aangehaald: „.... when the vessel and the property in her are in a state of jeopardy only, and there is a possibility that they may be saved even if that act be not performed, a general average loss does result from that act [1])."

Krachtig wordt deze theorie bestreden door BAILY (bl. 9—12), FRIGNET (I § 316), LOWNDES (bl. 23—31) en ARNOULD (MACLACHLAN) (II bl. 816 v.).

BAILY komt daarbij tot de volgende conclusies: 1° dat ook dan wanneer er geworpen wordt in zulk eenen toestand van uiterst gevaar, dat redding niet mogelijk schijnt tenzij juist door die werping, er toch nog eene opoffering geschiedt, want „a moral certainty of total loss" wordt dan veranderd in „an actual certainty of total loss" m. a. w. de grootst mogelijke graad van waarschijnlijkheid (menschelijkerwijze gesproken: zekerheid) dat er iets verloren zal worden, wordt veranderd in het feitelijk verlies van de geworpen goederen; 2° dat de „jeopardy" theorie juist door dit gevaar uit te sluiten geheel onbepaald wordt en aanleiding geeft om zelfs bij het geringste gevaar avarij-grosse aan te nemen. Hij meent dan ook dat het gevaar waarom de handeling verricht wordt niet meer of minder moet zijn dan een *moral certainty of total*

---

1) Zie Cauvet II n°. 342. Nolte II bl. 586.

loss, daar de schipper door het bevrachtingscontract de risico van elk ander gevaar op zich neemt.

De onjuistheid der „jeopardy" theorie wordt vooral hierdoor bewezen dat hare aanhangers zelve ze niet consequent durven toepassen, dit althans slechts bij werping doen. Het geven van losgeld aan zeeroovers wordt zoowel door STEVENS als door BENECKE [1]), op het voetspoor van het Romeinsche recht (Dig. XIV. 2, 3. Si navis a piratis redempta sit, omnes conferre debent) zonder eenig voorbehoud onder avarij-grosse gebracht, niettegenstaande er geen geval denkbaar is, waarop de woorden van BENECKE „without that measure being resorted to, all would be unavoidily lost," meer toepasselijk zijn. Volgens zijn leer bestaat hier dus geen opoffering, ergo kan er van avarij-grosse geen sprake zijn [2]). In andere gevallen neemt BENECKE alternatieven aan, die zoo weinig waarschijnlijkheid bezitten, zooals (t. a. p. bl. 40): „.... when a mast is cut away to righten a vessel, which was in imminent danger of being capsized, this is general average; for the vessel might possibly have rightened without the mast being cut, and the mast have been saved with the rest [3])," dat dergelijke mogelijkheden van redding ook

---

1) Stevens (Phillips) bl. 79. Benecke (Phillips) bl. 152.

2) Phillips II. bl. 66 n°. 1271.

3) Elders (t. a. p. bl. 98) zegt hij: „If masts were cut away, at the moment when, without that remedy all wonld have been irretrievably lost, it is clear that no sacrifice is made", wat zeker niet best is te rijmen met de in de text aangehaalde zinsnede; of kan iemand bepalen wanneer de daarin genoemde kans ophoudt te bestaan?

bij elke „certainty of total loss" bestaan en het zeer te verwonderen is dat hij eene dergelijke redeneering niet ook bij werping heeft toegepast, want op het oogenblik van werping in uitersten nood bestaat evengoed nog zulk eene kans van redding, b. v. het plotseling bedaren van den storm. Ten slotte blijft er dan ook niet veel van zijn algemeenen regel in de toepassing over.

De grondslag van de jeopardy theorie, het beweren dat de schipper de keuze moet hebben tusschen verschillende middelen om het gevaar af te wenden en dat er dus nog eene andere mogelijkheid en waarschijnlijkheid van redding uit het gevaar moet bestaan dan door het toebrengen der schade in quaestie, is, geloof ik, niet moeilijk te weerleggen.

Natuurlijk kan hier niet in aanmerking komen de kans van redding, waarvan hierboven sprake was, daar deze zelfs in het alleruiterste gevaar blijft bestaan, en men dus langs een omweg zou komen tot de „moral certainty of total loss" die hier juist is uitgesloten.

Die andere mogelijkheid van redding, die door den schipper voorzien moet worden (anders toch heeft hij geen keuze) moet dus bestaan òf in het toebrengen van eene andere schade dan degene die men werkelijk gaat toebrengen òf in een hetzij gewoon hetzij geforceerd gebruik maken van het schip en zijn toebehooren, in alle gevallen in iets dat geen opoffering van eigendom is. Tertium non datur. Van het laatste alternatief kan hier weer geen sprake zijn daar de schipper tot geen opoffering van eenig deel van het schip of de lading mag overgaan, zoolang hij nog kans ziet om

op eene andere wijze aan het dreigende gevaar te ontsnappen. Zoo zal hij bijv. tot geen werping mogen overgaan, om het schip lichter te maken en dus sneller te kunnen zeilen, ten einde een' naderenden vijand te ontvluchten, zoolang hij kans ziet hetzelfde doel door prangen [1]) met de zeilen te bereiken. Hem toch is de cura totius navis (Dig. XIV. 1) opgedragen waarom hij alle mogelijke naarstigheid, toezicht en zeemanschap moet aanwenden tot behoud van schip en lading. Dit maakt zelfs hoofdzakelijk zijne verplichting uit jegens reeders en inladers. Gaat hij dus tot werping of eenige andere opoffering over, terwijl zonder dat de redding nog mogelijk en waarschijnlijk was, dan is hij persoonlijk tot schadevergoeding verplicht [2]).

De keuze der j e o p a r d y theorie zou dus alleen maar kunnen zijn de keuze tusschen de opoffering van verschillende voorwerpen. Dit zal echter slechts zelden kunnen voorkomen, en kan daarom reeds nooit als algemeen vereischte gesteld worden. BENECKE zegt wel: „it is clear that no sacrifice was made, since

---

1) Lang is het een betwist punt geweest of prangen met de zeilen avarij-grosse is. Tegenwoordig kan men het tegendeel als uitgemaakt beschouwen, wat ook door de meeste schrijvers geleerd wordt, daar het een gebruik van schip en takelaadje is volgens hunne bestemming en de schipper bovendien bij het prangen geen opoffering beoogt. Zie Tecklenborg bl. 206. Nolte II bl. 616. Emérigon (Boulay-Paty) I bl. 620. Lowndes bl. 45 v. en 52. Arnould (Maclachlan) II p. 832. Anders Pöhls III bl. 641 v. v. Kaltenborn II bl. 101. Emérigon (Boulay-Paty) I bl. 605.

2) Zie Lowndes bl. 25. sqq. v. Kaltenborn II. bl. 76. Pöhls III bl. 681. Lex. 14 pr. Dig. XIX. 5.

that which had already lost all its value cannot be said to be sacrificed. This is not so with respect to goods thrown overboard at the moment when, without that act, the whole would have been irrecoverably lost; for those goods might have been preserved if, instead of them, other goods had been thrown away", maar de schipper is altijd verplicht te zorgen dat de avarij-grosse schade zoo gering mogelijk zij en het staat hem daarom niet vrij bij werping de goederen te nemen die hem goeddunken, integendeel hij is bepaald verplicht die te nemen, welke het zwaarste en het gemakkelijkst te bereiken zijn en die tevens de minste waarde bezitten, in het algemeen zoo te handelen dat het beoogde doel, de afwending van het gevaar zoo spoedig mogelijk bereikt en tevens de minst mogelijke schade toegebracht wordt, zoodat van eene eigenlijk gezegde keuze geen sprake kan zijn [2]). Maar ook al was dit niet zoo, dan bestaat er nog geen verschil tusschen het geval dat hij op deze wijze kan kiezen en dat waarin hij dit niet kan doen, want er bestaat toch nooit een keuze tusschen twee verschillende soorten van middelen, maar slechts eene tusschen verschillende wijzen van hetzelfde middel toetepassen, waarmede elk wezentlijk onderscheid vervalt.

Eindelijk strijdt de „jeopardy" theorie lijnrecht tegen den rechtsgrond van het avarij-grosse recht: „nemo debet locupletari aliena jactura", want niemand zal kunnen ontkennen dat er zelfs bij werping in den

2) Emérigon (Boulay-Paty) I bl. 594 (cap. XII. Sect. XXXIX. § 5).

uitersten nood iets wordt gegeven „pro omnibus" tot redding van het overige. Natuurlijk behoeft de uiterste grens van het gevaar niet afgewacht te worden [1]), maar het moet toch van dien aard zijn dat de schipper, als een verstandig man [2]), de redding van schip en lading van een wissen ondergang niet anders mogelijk kan achten dan door het doen van eene bepaalde opoffering. Het spreekt van zelf, dat men bij de beoordeeling van elk bizonder geval, alles wat men ex post facto te weten is gekomen buiten beschouwing moet laten, en zich alleen maar moet afvragen of het gevaar van dien aard was om op een verstandig mensch, onder de gegevene omstandigheden, den indruk te maken, dat geheel verlies slechts te voorkomen was door de in casu gedane opoffering [3]).

Wat Baily zoo eigenaardig noemt „a moral certainty of total loss" moet er dus bestaan, wil den schipper niet het verwijt treffen, dat hij lichtvaardig gehandeld heeft, en wil er van eene avarij-grosse handeling sprake zijn [4]).

Naar aanleiding van dit element doet zich nog de

---

1) Emérigon (Bouiay-Paty) cap. XII Sect. XXXIX § 6. v. Kaltenborn II bl. 77.

2) Baily spreekt zeer kernachtig van „a judicious act" en „a judicious man". Ook Emérigon (Boulay-Paty) l. c. Quintyn Weytsen § 19. Casaregis, disc. 121, n°. 26. Frignet I, n°. 314 en 328 meenen dat er eene gegronde vrees voor vergaan moet bestaan.

3) Geheel in denzelfden geest: Arnould (Maclachlan) II bl. 823. Baily bl. 19 v. Phillips II bl. 65 n°. 1270 en 1271. Levy bl. 751.

4) Vrijwel tot dezelfde conclusie komen: Flanders bl. 233, Tecklenborg bl. 199, Kist bl. 327, v. Kaltenborn II bl. 77. Pöhls III, bl. 631, Emérigon (Boulay-Paty) l. c., Nolte II bl. 591. Verwer bl. 123 v. Beawes bl. 242.

vraag voor, welken invloed het op het bestaan van avarij-grosse heeft, als het gevaar waarin schip en lading verkeeren te wijten is niet aan de fortuinen der zee maar aan de schuld of nalatigheid van den reeder, schipper of een der inladers. Oudere schrijvers, zooals VINNIUS, COCCEJUS en anderen, waren van meening dat dan geen omslag in avarij-grosse plaats kan hebben, en leerden dat hij, aan wiens goederen schade was toegebracht, de vergoeding daarvan kan eischen van hem door wiens schuld of nalatigheid het gevaar was veroorzaakt. Tegenwoordig vindt de tegenovergestelde meening geen oppositie meer, en terecht, want er wordt even goed een gedeelte opgeofferd om het geheel te redden als in elk ander geval waarin het gevaar door zeeëvenementen is veroorzaakt. Bovendien kan de schuld van een derde, nooit eene exceptie van niet ontvankelijkheid opleveren tegen hem, die zijn goederen verloren hebbende, van zijne mede-inladers omslag der geleden schade vordert. Op het karakter van het gevaar kan de oorzaak daarvan ook niet den minsten invloed uitoefenen, het blijft gemeen. Het eenige gevolg zal dus zijn, dat hij, aan wiens schuld het gevaar te wijten was, voor de schade aansprakelijk wordt en dat er aan den omslag in avarij-grosse een regresrecht gepaard gaat. Iets anders is het wanneer de schuldige of nalatige tevens degene is die den omslag zou hebben te vorderen [1]). Hij is natuurlijk niet ontvankelijk, want wat hem betaald werd, zou

---

1) Zie Lowndes bl. 10 v. en 40.

dadelijk teruggevorderd kunnen worden [1]). Voor het bestaan van avarij-grosse is het dus voldoende dat het gevaar tegenover hem, die de schade geleden heeft, toevallig is [2]).

Mr. KIST, schijnt zich hiermede niet te kunnen vereenigen, althans in zijn Handelsrecht (V bl. 327) verkondigt hij de zeer vreemde stelling, dat a. 700 W. K., bepalende dat „wanneer inwendige gebreken van het schip, deszelfs ondeugdzaamheid tot het doen der reize, of schuld of nalatigheid van den schipper of het scheepsvolk, de schade of onkosten hebben veroorzaakt" er geen gemeene avarij bestaat, in het voordeel is van den eigenaar der geworpen goederen, als ten minste de ondeugdzaamheid van het schip de oorzaak van het gevaar was, want zegt hij, blijft die schade avarij-particulier der goederen, zooals dat hier bepaald is, dan heeft de eigenaar dier goederen zijn verhaal voor de geheele schade op den eigenaar van het gebrekkige schip, terwijl hij anders zelf een deel der schade zou moeten dragen. Mr. KIST zou dus, als de schade avarij-grosse was, alle contribuanten in den omslag regres op den reeder geven behalve den eigenaar der geworpene goederen of zou hij dan soms het regres voor allen willen uitsluiten? De ongerijmdheid van het een en ander behoeft geen nader betoog. Daarenboven vergeet Mr. KIST dat a. 700, in geval van faillissement of insolvabiliteit van den reeder, den

---

1) Geheel in dezen zin is a. 704 A. D. H. G. B.

2) Zie Bijnkershoek bl. 472. Baily bl. 98 noot. v. Kaltenborn II bl. 76 j°. 65. Pöhls III bl. 631 § 442.

eigenaar der geworpene goederen de geheele schade laat dragen, die anders pro rata parte ten laste van allen zou komen, en daarom dus juist in het nadeel van dien eigenaar is [1]).

Ad 2um. De handeling moet opzettelijk verricht worden.

Zonder uitzondering wordt dit door alle schrijvers over avarij-grosse erkend [2]). Mr. KIST [3]) noemt dit zelfs een hoofdkenmerk.

Toch heeft de vraag wanneer eene handeling vrijwillig is nog aanleiding gegeven tot veel verschil van meening, zoo zelfs dat men, waar het in concreto de quaestie gold of men al dan niet met eene avarij-grosse schade te doen had, tot geheel tegenovergestelde beslissingen is gekomen.

Het woord *vrijwillig* is hiervan, geloof ik, grootendeels de schuld. Lettende op dit woord toch is men te veel blijven stilstaan bij de vraag of de wil wel vrij is, wanneer men door de omstandigheden gedwongen wordt eene bepaalde handeling te verrichten, wil men nog aanspraak blijven maken op den naam van verstandig mensch, wat BAILY (bl. 17) aanleiding gaf zoodanige handeling „an involuntary act of a judicious man" te

1) Verg. Levy bl. 755 v.

2) v. Kaltenborn II bl. 77. Flanders bl. 245. Tecklenborg bl. 199. Nolte bl. 585 en 589. Quintyn Weytsen § 17. Verwer bl. 124. Phillips II bl. 65 n°. 1271. Cauvet II n°. 341.

3) Handelsr. V. bl. 327.

noemen. Zoo verkondigen de aanhangers der jeopardy theorie, in verband met hunne beschouwingen over hetgeen eene opoffering [1]) is, de leer, dat als het gevaar van dien aard is, dat een totaal verlies moet volgen tenzij men eene bepaalde handeling verricht, die handeling niet vrijwillig is en er dus geen avarij-grosse bestaat [2]). STEVENS [3]) zegt wel: „the sacrifice must be made premiditatedly and deliberately. Abstractly sonsidered, the mind and agency of man must be employed, the act must be preceded by foresight and attented by volition" en evenzoo BENECKE [4]): „the act must purposely have been undergone and by the volition of man", maar bij vrijwillige stranding komen beiden tot de conclusie dat hier van geen vrijwillige handeling sprake kan zijn, omdat het gevaar gewoonlijk zoo imminent is, dat de schipper tot deze handeling gedwongen wordt [5]). Nu wil ik gaarne toegeven dat de vrijwillige stranding een betwist en betwistbaar vraagstuk is, maar, al moge men de toelating in avarij-grosse van de daardoor veroorzaakte schade om andere redenen kunnen bestrijden, zeer zeker zal men dit zoo min als in eenig ander geval om deze reden kunnen doen, dat er geen vrijwillige daad zou bestaan [6]). Zij toch die dit beweren zien geheel over

---

1) Vide supra bl. 21 v.
2) Verg. Baily l. c.
3) Stevens (Phillips) bl. 61.
4) Benecke (Phillips) bl. 97.
5) Stevens (Phillips) bl. 82—84. Benecke (Phillips) bl. 143 v.
6) Magazijn v. Handelsr. VII bl, 105—113.

het hoofd, dat het juist tot het wezen der avarij-grosse behoort dat de schade door toedoen van een' mensch toegebracht moet zijn, in tegenstelling der avarij-particulier, welke de schade is die door de fortuinen der zee veroorzaakt wordt. Het doet er dus niets toe of men in het geval van uitersten nood het bestaan van een vrijen wil negeert, dan wel dezen met BAILY zelfs nog aan hem toekent, die zich op de rails van een spoorweg bevindende en eene locomotief op zich ziende afkomen, daar afspringt, want, zooals gezegd, is het voor het bestaan eener avarij-grosse handeling volkomen voldoende dat de schade veroorzaakt wordt door het toedoen van een' mensch. En niet alleen dit, maar het is zelfs een vereischte, dat de wil (hij moge dan vrij of onvrij zijn) door een dreigend gevaar en door de redelijke vrees voor geheel verlies tot die handeling gedetermineerd wordt, immers uit hetgeen bij het vorig element is opgemerkt, volgt in verband met het hier gezegde, dat de schipper in geen ander geval tot eene opoffering gerechtigd is.

Er moest dus bestaan, wat TARGA noemt, eene „Volonta violentata dal' accidente del pericolo" [1]), eene door het gevaar gedwongen wil [2]), waarom het beter is, ten einde alle misverstand te voorkomen, in plaats van eene vrijwillige, van eene opzettelijke handeling te spreken.

---

1) Targa cap. 58.

2) Zie: Emérigon (Boulay-Paty) cap, XII Sect. XXXIX § 6. Pöhls III bl. 631 § 442. Baily bl. 17 v. Frignet I bl. 290. Arnould (Maclachlan) II bl. 815. Lowndes bl. 24 v. schijnt te wijfelen.

Ad 3um. De handeling moet tot redding van schip en lading (d. i. in het algemeen belang) verricht worden.

BAILY noemt het „common interest," het hoofdbeginsel waarop het geheele averij-grosse recht berust, en terecht, want al heeft het zijnen oorsprong voornamelijk aan de noodzakelijkheid te danken, dit neemt niet weg dat zijn rechtsgrond daarin ligt, dat de opoffering van een deel geschiedt tot redding en behoud van het geheel.

Reeds l. 1 Dig. XIV. 2 [1]) huldigt dit beginsel, dat later dan ook nooit door eenig schrijver is betwist geworden [2]). Als voorbeeld van eene opoffering niet ten gemeene bate wordt gewoonlijk genomen, het eens voorgekomen geval, dat een kapitein die in het geheim smokkelwaren in zijn schip voerde, goederen van een der inladers wierp, om aan de vervolging der douanen te ontsnappen.

Als afzonderlijk vereischte stelt ARNOULD (MACLACHLAN) nog, dat de handeling moet geschieden met het oogmerk om het gevaar van het geheel vergaan van schip en lading af te wenden, niet bloot om beschadiging te voorkomen. Tot opheldering hiervan zegt hij,

---

1) Lege Rhodia cavetur, ut, si levandae navis gratia jactus mercium factus est, omnium contributione sarciatur, quod pro omnibus datum est. Verg. l. 2 pr. i. f. Dig. eod. tit.

2) Arnould (Maclachlan) II bl. 820 v. Kaltenborn II bl. 77. Frignet bl. 279 v. Benecke, Princ. o. Ind. bl. 223. Baily, bl. 2. Kist V bl. 828. Emérigon (Boulay—Paty) cap. XII Sect. XXXIX § 6. Nolte II bl. 590. Verwer bl. 124. Cauvet II n°. 343.

dat als de werping geschiedt om beschadiging te voorkomen, men allicht A schade doet lijden, waar door den storm B die geleden zou hebben. Dit is volkomen waar, maar hieruit volgt dan ook dat de opoffering in zulk een geval niet ten gemeenen bate geschiedt, en dus dit voor het bestaan van avarij-grosse onmisbare element ontbreekt, waardoor het geheel onnoodig wordt nog een afzonderlijk vereischte te stellen, gelijk ARNOULD dit doet.

Ad 4um. Het moet eene buitengewone handeling zijn.

Het moet eene buitengewone handeling zijn in dien zin, dat het geene handeling mag zijn, waartoe de schipper onder de gewone omstandigheden van de reis jegens de inladers verplicht is over te gaan [1]), maar integendeel eene welke hem dan in het algemeen verboden is en, zoo hij er toe overging, zelfs aansprakelijk zou maken tegenover de eigenaars der lading. Zoo zijn werping, het kappen van een' mast buitengewone handelingen, waartoe de schipper nooit mag overgaan tenzij wanneer een dreigend gemeen gevaar hem er toe dwingt. Gebruikt hij daarentegen om een dergelijk gevaar af te wenden de scheepstoebehooren en worden deze daardoor in 't bizonder en in eene hooge mate aan beschadiging bloot gesteld, dan zal het geheel van het gebruik, waartoe zij gebezigd worden, afhangen of

---

1) Zie Nolte bl. 594. Arnould (Maclachlan) bl. 818 v. Levy bl. 749, ad a. 702 A. D. H. G. B.

het in casu eene buitengewone handeling is al dan niet. Gebruikt men ze daarvoor waarvoor ze bestemd zijn, dan kan er van geene buitengewone handeling sprake en de schade bij gevolg ook geene avarij-grosse zijn [1]). Om deze reden is bijv. de schade tengevolge van prangen, om een lager wal of den vijand te ontwijken, door zeilen, masten, het casco of de lading geleden avarij-particulier [2]). De schipper toch doet, wanneer hij prangt, niets anders dan hetgeen hij gehouden is te doen, telkens wanneer het noodig is, en waartoe het schip ingericht en bestemd is. Toch werd dit vroeger lang niet algemeen aangenomen en gaven vele wetten en schrijvers eene andere beslissing nl. dat hier avarij-grosse bestaat [3]). Deze opinie wordt gewoonlijk verdedigd met de opmerking, dat het toch een opzettelijk blootstellen is van een bepaald voorwerp aan eene bizondere schade tot redding uit een algemeen dreigend gevaar, en dat hier dus evengoed avarij-grosse moet zijn als wanneer men een gedeelte der lading in lichters heeft geladen en zoodoende aan een buitengewoon gevaar heeft blootgesteld; dan toch zijn allen het eens dat de eventueel door de lading te lijden schade avarij-grosse is. Men vergeet dan echter dat

---

1) Nolte bl. 613. Phillips II n°. 1299. Benecke (Phillips) bl. 98 vindt het geven eener beslissing in dergelijke gevallen zeer moeilijk.

2) Zie de op bl. 35 noot 1 aangehaalde schrijvers, alsmede Phillips n°. 1297. Benecke (Phillips) bl. 114. Baily bl. 68 Levy bl. 782.

3) Zie de boven bl. 35 noot 1 aangehaalde schrijvers, benevens Cauvet II bl. 121 v. Ook Frignet I n°. 390—396 schijnt in sommige gevallen bij prangen avarij-grosse aan te nemen.

hier juist een groot verschil bestaat, want de lading die in lichters wordt geborgen, is daarin niet op hare plaats en deze maatregel alleen te rechtvaardigen wanneer hij ondernomen wordt omdat het algemeen belang dit dringend vordert [1]), terwijl de zeilen nergens anders toe dienen dan om gebruikt te worden wanneer en voor zooverre dit noodig blijkt te zijn. Lijden zij, of eenig ander deel van het schip, door dat gebruik schade, welnu dan kan die nooit iets anders zijn dan avarij-particulier. Een ander argument is dit, dat de schade niet opzettelijk veroorzaakt zou zijn, omdat de schipper, wanneer hij gaat prangen, juist hoopt en vertrouwt dat de masten niet zullen breken, anders toch zou hij zijn doel, redding uit het gevaar, niet kunnen bereiken [2]). Mijns inziens is dit echter minder juist, want, gesteld dat de daad van het prangen alle vereischten voor eene avarij-grosse handeling bezat, dan zou ook de schade, die een noodzakelijk en voorzien gevolg daarvan was, avarij-grosse moeten zijn. De eenige reden dat die schade geen avarij-grosse is, ligt dus hierin dat juist de handeling zelve geene avarij-grosse handeling is omdat zij eene der daarvoor vereischte elementen, nam. dat het eene buitengewone handeling moet zijn, mist. Gebruikt men daarentegen een der scheepstoebehooren niet volgens zijne bestemming, maar tot een ander doeleinde,

---

1) Geleid door deze overwegingen brengen ook Benecke (Phillips) bl. 97 en Nolte bl. 586, het op deze wijze blootstellen van de lading aan gevaar, onder avarij-grosse.

2) Zie Nolte bl. 616. Tecklenborg bl. 206 v.

dan is de schade die ze door zulk een buitengewoon gebruik lijden (aangenomen dat de overige vereischten eener avarij-grosse handeling aanwezig zijn) avarij-grosse [1]). Daarom wordt o. a. prangen om een gestrand schip vlot te krijgen in avarij-grosse gebracht. De masten, zeilen en verder toebehooren toch zijn bestemd om een schip dat vlot is voort te stuwen, niet een dat op het strand vast zit, zoodat men hier het bestaan van eene buitengewone handeling kan aannemen [2]).

Veel moeilijker is de beslissing of in een voorkomend geval de handeling al of niet behoorde tot datgene, wat de schipper jegens zijne inladers verplicht is te doen, daar het dikwijls niet mogelijk is deze verplichtingen juist af te bakenen. Toch hangt in zeer vele gevallen het karakter der schade juist van deze beslissing af, waaruit zich het groote verschil van opinie, dat men telkens aantreft, gereedelijk laat verklaren, daar die handelingen, welke tot de verplichtingen van den schipper behooren, omdat zij niets buitengewoons hebben, ook geene aanleiding kunnen geven tot avarij-grosse, terwijl die, welke hij als zoodanig niet verplicht was te maken, dit zeer zeker zullen doen.

In het algemeen is de schipper verplicht de reis zoo spoedig mogelijk zonder deviatie te vervorderen, daartoe bijgevolg alle mogelijke zeemanschap te ge-

---

1) Zie Phillips n°. 1299 „An other case of general average is the application of something belonging to the ship to a use different from that to which it is applied in the ordinary course of navigation." Nolte l. s. c. Lowndes bl. 52 v.

2) Verg. Baily bl. 72. Lowndes bl. 55. Anders Schneider, Secrechtliche Fragen bl. 67.

bruiken, alle noodige en gewone uitgaven te doen, eene voldoende bemanning in dienst te stellen, en een weluitgerust schip met deszelfs toebehooren overeenkomstig zijne bestemming te gebruiken, voor zooverre hij in het een en ander niet verhinderd wordt door de fortuinen der zee. Mocht dit gebeuren, dan houden deze zijne verplichtingen op, en hoeft hij dus niet ten koste van den reeder allerlei uitgaven te maken om door middel van buitengewone maatregelen de reis te kunnen voltooien; hij zal dit slechts kunnen doen als negotiorum gestor van alle belanghebbenden [1]). Houdt men dit beginsel goed in het oog dan zal het niet al te moeilijk zijn om in elk bizonder geval de juiste beslissing te geven, waarvan wij een voorbeeld zullen zien bij de behandeling van het vraagstuk der noodhavenkosten.

Opmerking verdienen vooral nog de twee voorbeelden welke ARNOULD bij de behandeling van dit vereischte geeft. Het eerste is de zaak Covington v. Roberts. Een schipper door den vijand aangevallen, slaat dezen na een langdurig gevecht af, echter niet zonder groote schade aan schip en takelaadje geleden te hebben en nadat velen der manschap gewond waren. De Engelsche rechter besliste dat hier geen avarij-grosse bestond, omdat het schip gewapend was met het oog op den toen bestaanden zee-oorlog. Substantieel hetzelfde vonnis werd

---

1) Verg. over de verplichtingen van den schipper. Lowndes bl. 13 v. Arnould (Maclachlan) II bl. 818 v. Nolte II bl. 592 v. Abbot (Shee) Chap. IV. Baily bl. 16. Pothier II bl. 378 v. Tr. de Ch. part. bl. I Sect. 2 a. 2.

later gewezen in de zaak Taylor v. Curtis [1]). Om de daarbij gevoegde considerans kan de juistheid dier beslissingen niet betwijfeld worden; indien toch het schip met het oog op den oorlog, dus op de mogelijkheid van door den vijand aangevallen te zullen worden, gewapend is, dan behoort de verdediging, telkens wanneer die noodig zal zijn, tot de verplichtingen, die de schipper geacht moet worden op zich genomen te hebben; waartoe, mag men met recht vragen, dient anders de wapening? Geheel verkeerd is het daarentegen, om het geval dat een ongewapend schip bijv. door een' kaper of roover aangevallen wordt hiermede gelijk te stellen. Toch vindt deze meening hare verdedigers, die de schade geleden bij eene verdediging van schip en lading tegen vijanden, kapers of roovers altijd als avarij-particulier beschouwen [2]). Hunne voornaamste argumenten laten zich dus resumeeren: de schipper is in elk geval verplicht het schip te verdedigen, er kan dus van geen vrijwillige daad sprake zijn en de schade door den vijand toegebracht is een gewoon ongeluk of toeval. Eene gewone verplichting van den schipper onder het contract van bevrachting kan verdediging echter alleen dan zijn, wanneer het schip gewapend is (zie boven); want in het algemeen kan men, vooral in den tegenwoordigen tijd, onmogelijk zeggen dat de noodzakelijkheid van verdedi-

---

1) Arnould (Maclachlan) II bl, 818 en 883. Lowndes bl. 46.

2) Stevens (Phillips) bl. 85 v. Emérigon (Boulay-Paty) I bl. 610, die echter, inconsequent genoeg, de kosten van verpleging der gewonde matrozen in avarij-grosse brengt, bl. 616.

ging een gewoon toeval is aan iedere zeereis verbonden. Was dit zoo, dan zou het eene verplichting van den schipper zijn de risico daarvan te dragen, en een schip niet goed uitgerust zijn indien het niet van kanonnen en dergelijke wapens voorzien was, wat zeker niemand zal beweren en ook geen nadere bestrijding behoeft [1]). Dat de verdediging een gedwongen en geen opzettelijke daad zou zijn, mag minst genomen zeer vreemd genoemd worden, daar door dezelfde schrijvers, die dit beweren, erkend wordt dat werping of vrijwillige stranding om een vijand te ontsnappen, als opzettelijk geschiedende, avarij-grosse handelingen zijn. Evengoed is immers de verdediging het resultaat van een opzettelijk in het algemeen belang genomen besluit, om in plaats van te trachten den vijand te ontvluchten of zich over te geven, integendeel den aanval af te wachten, in de hoop die af te kunnen slaan, waarbij men evenwel het schip en de bemanning aan een geheel buitengewoon gevaar blootstelt en zeker niet overeenkomstig hunne bestemming gebruikt [2]).

Ten tweede behandelt ARNOULD de zaak van Wilson v. Bank of Victoria.

Een zeilschip met hulpschroef, werd door een storm

---

1) Ook Frignet n⁰. 398 maakt onderscheid tusschen een oorlogschip en een' koopvaarder. Alleen bij den laatsten neemt hij avarij-grosse aan.

2) Zie in dezen zin de Aanm. van Boulay-Paty op Emérigon's chap. XII. Sect. XLI, deel I bl. 619. Valin, tit. d. av. a. 6. Quintyn Weytsen § 29. Cauvet II n⁰. 337 bl. 170 v. Benecke (Phillips) bl. 154 v. Phillips n⁰. 1310. v. Kaltenborn II bl. 113 v. Pöhls III bl. 646 v. Pothier II Ch. Part. II Sect. 2 n⁰. 143 bl. 421 v. Levy bl. 774 v.

beloopen, en in een toestand gebracht dat het onmogelijk was verder te zeilen. De schipper gebruikte nu de hulpschroef en bereikte zoodoende behouden de bestemmingshaven, maar hij had daarbij een uitgave van 1390 £ moeten doen om zich van de noodige kolen te voorzien. Deze kosten waren volgens den Engelschen rechter, die in deze zaak besliste, avarij-particulier en te recht, want het aanwezig zijn van eene hulpschroef toont duidelijk aan, dat de schipper zich verbindt om in geval hij niet meer zal kunnen zeilen, deze te gebruiken om de reis te vervorderen. Er bestond dus in dit geval eene speciale verplichting van den schipper [1]).

Vele schrijvers nemen nog als vereischte voor eene avarij-grosse handeling aan, dat die handeling schade en wel eene op geld waardeerbare schade veroorzaakt heeft [2]). Ik meen echter dat het geheel overbodig is hiervan een afzonderlijk element te maken, immers avarij beteekent (gelijk wij boven bl. 13 reeds gezien hebben): „eene op geld waardeerbare schade ter gelegenheid eener zeereis geleden" of korter „zeeschade" en avarij-grosse: „gemeene zeeschade"; het woord zelf duidt dus reeds aan dat schade de conditio sine qua non is voor het bestaan van elke avarij. Het is daarom een pleonasme te zeggen dat eene handeling schade moet veroorzaken, wil deze ooit avarij-grosse (gemeene schade) zijn. 't Geldt hier ook niet de vraag of avarij-grosse eene schade is

---

1) Zie Lowndes bl. 9.

2) Zie Kist V bl. 326 v. v. Kaltenborn II bl. 86. M. Pöhls III bl. 634.

of wel iets anders, maar deze, welke schade in het algemeen avarij-grosse is en welke niet.

BAILY noemt nog een „fundemental principle," dat de handeling niet moet bestaan in de opoffering van eene zaak die zelf de onmiddellijke oorzaak van het gevaar was, want „a man cannot be called upon to pay damage for doing that which in principle he is justified in doing, for instance when his life is endangered by another, if no other means exist of avoiding the danger, he may even take the life of that other, and cannot be called upon to make a compensation for the loss caused by his act. On the same principle when another's property endangers his, and no other means exist of avoiding the danger, he may destroy it, and cannot be called upon to pay damage for his act" [1]). Dit moge in het algemeen volkomen waar zijn, juist op het avarij-grosse recht kan dit beginsel niet toegepast worden, daar eene consequente toepassing tot de conclusie zou leiden, dat de schade gedragen moet worden door hem dien ze treft, daar de schipper door het noodrecht steeds gejustifieerd wordt. 't Is dan ook voldoende hieromtrent te verwijzen naar hetgeen hierboven (bl. 10 v.) gezegd is over den rechtsgrond van avarij-grosse. Slechts dan heeft BAILY's redeneering nog eenige waarde, wanneer de toestand van gevaar aan de schuld of nalatigheid van den eigenaar der gevaar

1) Gewoonlijk wordt als voorbeeld aangehaald het werpen van hennip, die aan het broeien is geraakt, terwijl het niet mogelijk is een noodhaven aan te doen om ze af te koelen en te luchten. Verg. Cauvet II bl. 118.

veroorzakende goederen te wijten is. Dat er dan ook om andere redenen geen avarij-grosse kan bestaan, hebben wij reeds aangetoond [1]).

Met het oog op hetgeen wij dus als de noodzakelijke vereischten voor eene avarij-grosse handeling hebben leeren kennen, kunnen wij daarvan de volgende definitie geven: elke buitengewone handeling opzettelijk door den schipper verricht om schip en lading uit een dreigend gevaar van geheelen ondergang te redden.

§ 2. Welke gevolgen van eene avarij-grosse handeling zijn avarij-grosse?

Dat hier slechts die gevolgen in aanmerking kunnen komen welke in eene op geld waardeerbare schade bestaan, spreekt van zelf. Bij deze kan men echter onderscheid maken tusschen onmiddellijke, middellijke, onvoorziene, voorziene, toevallige, verwijderde gevolgen enz. De vraag is dus of alle schaden, die een gevolg, welk dan ook, van avarij-grosse handeling zijn in avarij-grosse gebracht moeten worden, dan wel of men sommige daarvan moet uitzonderen en zoo ja, welke?

Wij zullen trachten aan te toonen, dat slechts die schade of kosten in aanmerking kunnen komen, welke men bij het verrichten der handeling voorzag of had kunnen en moeten voorzien, m. a. w. die welke een noodzakelijk en onvermijdelijk gevolg zijn van die handeling.

1) Zie bl. 28 v.

Er is zeker niets dat in het avarij-grosse recht tot zooveel strijdvragen aanleiding heeft gegeven als de bepaling, welke gevolgen van eene avarij-grosse handeling avarij-grosse zijn. Alleen door zich geheel van de daaromtrent bestaande wetten en praktijken los te maken, en slechts te onderzoeken wat of de algemeene rechtsbeginselen en de natuur van het avarij-grosse recht vorderen, is eene juiste beslissing dezer vraag mogelijk. Is men zoodoende tot een' algemeenen regel gekomen dan moet deze ook altijd en onder alle omstandigheden consequent toegepast worden, en mogen geene andere redenen gebruikt worden om zijne toepasselijkheid in sommige gevallen uit te sluiten. Daar van zoude eene verwarring in het recht, gelijk er reeds bestaat, het natuurlijk gevolg zijn. Slechts gewichtige practische bezwaren kunnen het noodig maken somtijds van den regel af te wijken. Toch zal ik in dit proefschrift een geheel theoretisch standpunt innemen, daar de praktijk voor mij natuurlijkerwijze tot nog toe een gesloten boek moest blijven, iets wat vooral bij het lezen der volgende bladzijden en bij de beoordeeling der daarin verdedigde meeningen in het oog gehouden moet worden.

Het kenmerkend onderscheid tusschen avarij-particulier en avarij-grosse bestaat daarin, dat de laatste slechts veroorzaakt kan worden door de daad van een mensch, die handelend ingrijpt in den loop der gebeurtenissen. Waar dit niet geschied is zal men per se met avarij-particulier te doen hebben. Hieruit is als een logisch gevolg af te leiden, dat ook slechts die

gevolgen van eene avarij-grosse handeling als avarij-grosse beschouwd kunnen worden, die in den wil van den handelenden persoon begrepen waren, of wat hier mede gelijkgesteld moet worden, die hij had kunnen of moeten voorzien. Welke schade en welke kosten geacht moeten worden gewild of voorzien te zijn is duidelijk; het zijn die welke met logische noodzakelijkheid uit de bepaalde handeling, in verband met de omstandigheden, waaronder ze verricht werd, moeten voortvloeien, daar een verstandig mensch deze kan kennen [1]). Hierbij komt het volstrekt niet op het tijdstip aan waarop die gevolgen zich openbaren. Dat de schade gewild werd is de reden dat ze vergoed moet worden; voor zoover als men dus moet aannemen dat de schadelijke gevolgen in dien wil begrepen waren, moet ook de vergoeding zich uitstrekken. Toeval kan natuurlijk nooit in aanmerking komen; heeft de hande-

---

1) Evenzoo zegt Baily (bl. 24) dat het geldelijke verlies voortspruitende uit de avarij-grosse handeling, het noodzakelijke onmiddellijke gevolg daarvan moet zijn. „From this it follows," zegt hij: „that the loss admissible in general average must not exceed what necessarily follows the general average act; i. e. it must not extend beyond what a man exercising a sound judgement could not prevent or diminish. The fair view of any case is to take it with all its attendant circumstances, and to consider that all damage which follows a general average act, owing to the causes in operation at the time when the act is performed, and which would not have been sustained but for the performance of the general average act, form part of the act in that case, and should all be allowed in general average." Hieronder begrijpt hij zoowel voorziene als niet voorziene gevolgen, want later (bl. 35) schrijft hij: „Rule 1 (nm. practical rule 1) limits this principle to the proximate effects of a general average act." Deze naaste gevolgen zijn „such as may fairly and reasonnably be considered as arising naturally i. e. according to the usual course of things and such as may be reasonnably supposed to have

ling dus door bloot toeval of overmacht [1]) nog meer verliezen ten gevolge, dan kunnen deze ook nooit onder avarij-grosse gebracht worden [2]).

Dit beginsel, dat alle schade, die een noodzakelijk en onvermijdelijk gevolg is van de handeling ten algemeenen nutte verricht, maar ook deze alleen, als avarij-grosse vergoed moet worden, zal dus het richtsnoer moeten zijn, dat ons in de meest betwiste gevallen tot eene beslissing zal leiden.

Bekend is het dat de vraag welke gevolgen van eene avarij-grosse handeling men als avarij-grosse moet beschouwen, het aanzijn gegeven heeft aan twee geheel verschillende theoriën, nm. de *physical safety* en de *common benefit* theorie.

De eerste dezer theorieën, die der *physical safety*, is de oorzaak dat Engeland tegenwoordig in zijne avarij-grosse praktijk alleen staat tegenover alle andere handel-

---

been in the contemplation of the performers of the act at the time when the act was performed, as the probable result of it." Ik meen dat deze laatste regel niet alleen practisch maar ook theoretisch de eenige juiste is en dat Baily waar hij den eersten als „principle" vaststelt te ver gaat. Gevolgen die men niet had kunnen of hoeven voorzien, kunnen ook nooit hetzelfde karakter dragen als de handeling die er de toevallige aanleiding van was. Aanleiding toch noem ik die handeling zonder welke het latere toeval niet voorgevallen zou zijn.

1) Zoo zijn brand of diefstal in de pakhuizen, waarin de lading in eene noodhaven is opgeslagen, bloot toevallige gevolgen van het verblijf in die noodhaven.

2) Verg. A. de Courcy. Q. d. dr. mar. 1m. serie bl. 260 v. „Les conséquences directes et nécessaires du fait s'y incorporent comme l'accessoire avec le principal. Les conséquences indirectes, éventuelles, fortuites sont des avaries particulières."

drijvende naties [1]), welke geisoleerde toestand hoofdzakelijk de beweging der laatste jaren ten gunste van eene internationale regeling uitlokte. Het verschil tusschen deze theorieën openbaart zich voornamelijk bij de behandeling van de kosten welke in eene noodhaven gemaakt worden. Omdat deze strijd over het wezen der noodhavenkosten zijn oorsprong vindt, zoowel in het verschillende karakter dat aan de gevolgen eener avarij-grosse handeling wordt toegekend, als ook in eene verschillende opvatting van de verplichtingen van den schipper, terwijl hij tevens het zwaartepunt uitmaakt van de beweging der laatste jaren tot verkrijging eener internationale regeling van het avarij-grosse recht, en wij er dus nog telkenmale op zullen moeten terugkomen, meen ik dat het hier de beste plaats is om dezen strijd meer van nabij te beschouwen en eene poging aan te wenden om tot eene bevredigende oplossing te geraken.

§ 3. Noodhavenkosten.

Daar alle schrijvers over avarij-grosse en de meeste over zee-verzekering dit onderwerp meer of minder uitgebreid behandelen, terwijl de internationale avarij-grosse congressen nog tot een aantal brochures hoofdzakelijk over deze quaestie aanleiding hebben gegeven, zal ik deze laatste, bij zulk eene uitgebreide literatuur, voor het oogenblik met stilzwijgen voorbij gaan en mij be-

---

1) Zie echter de beslissing in Atwood v. Sellar (4 Q. B. Div. 342), bl. 60 (noot) infra.

palen tot het nagaan en zoo noodig wederleggen van de argumenten door de voornaamste schrijvers voor en tegen deze of gene theorie bijgebracht.

Onder eene noodhaven is te verstaan: elke haven behalve de plaats van bestemming, welke de schipper uit nood (dreigend zeegevaar, vrees voor neming door vijanden of zeeroovers, beschadigde toestand van schip of lading, gebrek aan bemanning of levensmiddelen etc.) gedwongen is binnen te loopen, ten einde de reis, nadat de oorzaken van het gevaar weggenomen zijn, weder veilig te kunnen voortzetten. Natuurlijk sleept zulk een verblijf in eene noodhaven kosten na zich; zeker die van het in- en uitloopen, misschien ook wel die van lossing, wederinlading en pakhuishuur van de lading, die van reparatie van het schip, en van gagie en onderhoud der bemanning gedurende al dien tijd. Of er nu reden bestaat om eenige of misschien wel al deze kosten onder avarij-grosse te brengen, en welke uitzonderingen hierop gemaakt moeten worden, moet hier dus onderzocht worden.

Vooreerst dan de opinies van de voornaamste autoriteiten op dit gebied.

v. KALTENBORN (II bl. 102) brengt onder avarij-grosse de volgende noodhavenkosten:

1°. Het loodsgeld (door hem extra loodsgeld genoemd), 2°. andere havenkosten (beiden zoowel bij het binnen- als het uitloopen), 3°. het lichtergeld, en de kosten van het lossen en wederinladen der lading als dit noodig is voor de reparatie van het schip (bl. 106), 4°. de schade die aan de lading bij het uitladen

overkomt, alsmede de pakhuishuur; (de laatste alleen als het schip de reis werkelijk voortzet) 5°. Het verlies door diefstal of brand aan de lading in de pakhuizen overkomen [1]). Is het verlies het gevolg van eigen bederf dan blijft het avarij-particulier. Als het schip de reis niet vervordert, dan meent V. KALTENBORN dat de avarij-grosse ophoudt met den opslag der lading, zet het die wel voort dan gelden de genoemde regels, omdat dan, gedurende het verblijf in de noodhaven, de oorspronkelijke gemeenschap tusschen schip en lading blijft bestaan en het dus gerechtvaardigd is om ook de verwijderde gevolgen van het inloopen in de noodhaven als avarij-grosse te beschouwen [2]). Volgens deze redeneering, had hij echter bij staking der reis in de noodhaven de avarij-grosse moeten laten voortduren tot de afkeuring van het schip, daar eerst dan de gemeenschap tusschen schip en lading kan geacht worden optehouden. 6°. De gagie en het onderhoud van het scheepsvolk gedurende het oponthoud in de noodhaven. Is het waarschijnlijk dat dit oponthoud lang zal duren dan is de schipper verplicht zijn volk te ontslaan. Gebruikt hij het om het schip te repareeren, dan hangt het van den aard der schade, die hersteld moet worden, af of er avarij-particulier is dan wel avarij-grosse. Dit beginsel geldt ook voor de kosten der reparatie zelve: is de schade avarij-grosse dan,

1) In deze meening staat hij vrijwel alleen; bloot toevallige schaden zooals deze kunnen nooit anders als avarij-particulier zijn.

2) „Es scheint falsch, dass bloss die unmittelbarsten Folgen des Factum des Havariegrossefalles zur Havarie-grosse gehören."

maar ook dan alleen, is de reparatie het even zoo.

Het brengen in avarij-grosse van hetgeen de reparatie van eene avarij-particulier, meer kost dan ze in de bestemmingshaven gekost zou hebben, noemt v. KALTENBORN „reine Willkür." Eerder zou hij er toe geneigd zijn om dit te doen met de voorloopige reparaties, die, terwijl zij later weer door eene nadere reparatie vervangen moeten worden, noodzakelijk waren om de reis voort te zetten, overeenkomstig de uitspraak van den Engelschen rechter BAYLEY, in Plummer v. Wildman [1]).

PÖHLS (III bl. 642) gaat met v. KALTENBORN mede voor zoover het loodsgeld, de havenonkosten en het lichtergeld betreft. De lossing beschouwt hij dan alleen als avarij-grosse, wanneer de reis voortgezet wordt [2]). Bij het kostgeld en de gagie der bemanning stelt hij dezelfde voorwaarde: eene beperking, welke juist zou kunnen zijn, indien men altijd vóór het lossen de zekerheid had dat het schip geene reparatie meer waard zal zijn, iets wat men gewoonlijk eerst later ontdekt na een onderzoek door deskundigen, zoodat er tot aan de afkeuring wel degelijk een gemeenschappelijk belang blijft bestaan. Ook hij acht den schipper verplicht bij een verblijf van eenigen langen duur het volk te ontslaan. Overigens vindt men bij

1) Maules and Salvin Reports III bl. 482.

2) „Wird die Ladung im Nothhafen empfangen, so kann von einer Havariegrosse nicht die Rede sein, da nur bis zu dem Löschen derselbe zum algemeinen Besten gehandeld wurde, von diesem Augenblicke an aber das Interesse des Schiffes sich von dem der Ladung trennt."

hem vrijwel dezelfde opmerkingen als bij VON KALTENBORN, van wien hij daarin alleen afwijkt, dat hij inwendig bederf van de goederen of verlies er van door diefstal, brand enz. onder avarij-particulier brengt. Want, zegt hij (bl. 654 v.): „das Einlaufen des Schiffes in dem Nothhafen ist die freiwillige Handlung. Sobald dass Schiff in dem Nothhafen in Sicherheit gebracht ist, oder wenn man recht weit gehen will, sobald die Ladung aufgelegt ist, ist diese als gerettet zu betrachten, selbst die Lagerung der Waaren gehört nur bedingungsweise in Havariegrosse. Aber an der Lagerung selbst hat undenklich das Handeln zum gemeinschaftlichen Besten von Schiff und Ladung seine Gränze. Innere Verderb sowohl, wie äuszere Beschädigung der Waare sind hinsichtlich des Schiffers und der Eigenthümer der übrigen Ladung reine zufälligkeiten, für die sie nicht können antworten sollen." Hij schijnt dus aan de physical safety theorie de voorkeur te geven, zonder haar echter consequent toe te passen, of met kracht en overtuiging te verdedigen.

NOLTE (II bl. 590) meent dat alle onkosten, welke uit de noodzakelijkheid voortvloeien, eene noodhaven tot reparatie van het schip op te zoeken, tot avarijgrosse behooren, omdat dit ten gemeenen bate van schip en lading geschiedt. Later (bl. 629) lezen wij: „Fasst man die Elementar-Grundsätze im Auge, nach welchen der Unterscheid zwischen allgemeiner und partikularer Havarie sich herausstellen musz, so wird es leicht begreiflich, dasz wenn ein Schiff ein Nothhafen aufsucht, um willkührliche, zum gemeinsamen Besten von Schiff und La-

dung bestandene Schäden repariren zu lassen, alle die damit verknüpften unvermeidlichen Kosten des Ein- und Auslaufens, der Löschung und Wiedereinnahme der Ladung und ähnliche, dem Rheder ein Recht auf Vergütung durch allgemeine Beitrag zur Havarie-grosse geben, eben weil sie die nothwendigen Folgen einer zum gemeinsamen Beste getroffenen auserordentlichen Masregel sind." En verder: „Erfordern die Reperaturen unbedingt das Löschen der Ladung, so werden alle die Kosten des Ausladens, der Lagermiethe und des Wieder-Einnehmens derselben in Havarie-grosse gebracht, weil diese Unkosten zum gemeinsamen Besten von Schiff und Ladung gemacht wurden — des Schiffes behufs der nothwendigen Reperaturen und der Ladung, damit sie wohl erhalten werde." Blijkbaar een geheel ander standpunt dan door PÖHLS wordt ingenomen.

Wat de reparatiekosten aangaat, het karakter daarvan laat hij afhangen van de natuur der schade die hersteld moet worden. Met hem moet het dan ook een ieder verwonderen dat dit ooit aan twijfel onderhevig is geweest. Reeds de lex. Rhodia (Dig. XIV, 2 l. 6.) huldigt het eenige juiste rechtsbeginsel, dat schade door de fortuinen der zee veroorzaakt, alleen ten laste van den reeder kunnen komen. Eene misvatting van de beslissing in de zaak van Plummer v. Wildman gegeven, schijnt de eenige aanleiding tot de verkeerde opvatting geweest te zijn, die men bij sommige schrijvers vindt. NOLTE bestrijdt trouwens en terecht die beslissing. Wat betreft de kost en gagie der bemanning, schijnt NOLTE er toe over te hellen het oordeel van ABBOT (Lord TENTER-

DEN) [1]) te volgen en die slechts dan als avarij-grosse te beschouwen, wanneer de reparatie van het schip dit is. Is deze laatste avarij-particulier dan moeten ook de vermeerderde uitgaven voor kost en gagie avarij-particulier zijn, omdat die kosten volgens hem, alsdan onder de verplichting van den schipper vallen om volgens het bevrachtings-contract zijn schip in goeden toestand te houden en voor eene behoorlijke bemanning te zorgen. Indien deze reden voldoende is mag men echter vragen, waarom alleen dit deel der noodhavenkosten, maar niet alle, wanneer het de herstelling van avarij-particulier geldt, ten laste van den schipper gebracht?

FRÉMERY (bl. 204 v.) komt tot het besluit dat alle noodhavenkosten, behalve de uitgaven voor kost en gagie der bemanning, wanneer het verblijf in de noodhaven dient tot herstelling eener avarij-grosse schade, in elk geval avarij-particulier zijn. Hij levert hiervoor een betoog, dat echter mijns inziens eene algeheele miskenning is van de algemeene rechtsbeginselen, waarop de avarij-grosse gegrond is, alsmede van hetgeen in dergelijke omstandigheden gewoonlijk feitelijk plaats grijpt. Hij zegt namenlijk: „La règle d'équité que la coutume a établie prescrit le remboursement par contribution de ce qui a été volontairement sacrifié. Or, dans le peril imminent, le volonté ne s'est dirigée que sur un seul point: l'objet à sacrifier. C'est dans la limite de sa valeur que se renferme l'entendue du dommage qu'il a été résolu de supporter en commun. La

1) Abbot (Shee) bl. 437 v. Nolte bl. 640 v.

considération que ce sacrifice pourra nécessiter ensuite une relâche; la circonstance que le navire se trouve plus voisin d'un port de relâche que du port de destination, sont des choses que l'on n'a point examinées. Elles sont en dehors du cercle dans lequel s'est agitée la délibération; elles sont accidentelles; et quoi qu'elles aient un lien qu'on ne peut méconnaître avec le sacrifice qui a été résolu et effectué, elle s'en distinguent cependant fort nettement; car on a résolu de sacrifier tel object et non pas de faire telle relâche." FRÉMERY negeert hier geheel en al het feit dat het aandoen eener noodhaven wel degelijk, onafhankelijk van hetgeen daaraan voorafgaat, eene opzettelijke handeling is, waartoe door den schipper besloten wordt om aan het gevaar te ontsnappen waarin de gemeenschap verkeert [1]). Ik geloof zelfs dat dit meestal een vrijwilliger (sit venia verbo) daad zal zijn dan de avarij-grosse handeling die er mogelijk aan voorafging en er misschien de aanleiding van is. Tot deze zal men gewoonlijk overgaan in hoogen nood, wegens het gevaar van het oogenblik dikwijls zonder voorafgaande beraadslaging [2]), terwijl daarentegen tot het aandoen eener noodhaven meestal besloten wordt, nadat de storm geweken is, maar men tot de overtuiging is gekomen dat er toch gevaar bestaat om in den toestand

1) Frignet I. bl, 375 zegt van Frémery's systeem: „le système est d'une recherche trop étroite, il est faux."

2) Men herinnere zich dat Emérigon mededeelt, dat alle gevallen van werping waarbij eene voorafgaande beraadslaging had plaats gehad, vermoeden van oneerlijkheid opwekten. Zie I bl. 591.

waarin het schip zich dan bevindt, de reis voort te zetten, dus gewoonlijk na eene beraadslaging waarbij men wel degelijk de haven kiest welke men binnen zal loopen. 't Is dan ook onbegrijpelijk hoe men dit een toeval kan noemen, want zoo ergens dan bestaat hier eene opzettelijke handeling, waartoe men in het algemeen belang besluit, waarmede dan ook de geheele redeneering van FRÉMERY met de daaruit door hem getrokken consequenties, vervalt.

Ook de kost en gagie van de bemanning brengt bij [1]) onder avarij-particulier ten laste van den reeder, omdat zij geene onvoorziene uitgave zijn, maar integendeel een deel uitmaken van de speculatie der reeders, die rekenen op een oponthoud gedurende de reis, als die welke door het aandoen eener noodhaven veroorzaakt wordt, en daarvoor in de vracht eene vergoeding zoeken. Dit argument bewijst echter niet veel of liever veel te veel, daar men met gelijk recht zou kunnen beweren dat de reeders er op rekenen moeten dat de fortuinen der zee het kappen van een mast noodig maken, wat dan ook avarij-particulier zou zijn. Voor avarij-grosse zou er dan inderdaad geen plaats meer overblijven.

Onder avarij-particulier brengt FRÉMERY (bl. 216) verder alle noodhavenkosten gemaakt tot herstelling van avarij-particulier, en wel de uitgaven voor kost en gagie der bemanning ten laste der reederij en de kosten van lossen, wederinladen en de pakhuishuur van de lading ten laste van de eigenaars daarvan.

---

1) bl. 208 v.

Zijns inziens heeft hier geene vrijwillige opoffering plaats, maar zijn dit toevallige schaden, omdat dezelfde overmacht, die het schip beschadigd heeft, den schipper noodzaakte de noodhaven in te loopen; de algemeene regel voor schade door zeeëvenement veroorzaakt: „chacun porte sa perte" moet dus ook hier gelden. Hen, die deze kosten in avarij-grosse willen brengen, bestrijdt hij o. a. met de volgende woorden: „ce n'est pas là le caractère qui détermine l'avarie commune. Pour qu'il y ait lieu à contribution, il faut que le dommage soit causé par un sacrifice volontaire fait pour échapper à un péril imminent. Or quand un dommage causé par une force majeure a rendu la relâche nécessaire, elle ne peut avoir le caractère d'un sacrifice fait volontairement; le capitaine est obligé, sous sa responsabilité personnelle, d'entrer dans un port de relâche et d'y réparer son navire, quand le dommage survenu rend les réparations indispensables. La relâche est donc l'effet d'une necessité et non d'une volonté; la necessité étant constante, la délibération n'est pas permise." Had hij dezelfde argumenten gebezigd waar hij de noodhavenkosten, gemaakt om eene avarij-grosse schade te repareeren, besprak, dan had hij daar tot de conclusie moeten komen dat die allen in avarij-grosse vallen, want dezelfde opzettelijke daad die het schip schade toebracht, noodzaakte ook om de noodhaven in te loopen. Al valt er dus op zijne redeneeringen heel wat af te dingen, zeker is het niet consequent om in geheel analoge gevallen geheel verschillende argumenten te bezigen. Of en hoeverre het volgens

het bevrachtings-contract eene verplichting van den schipper is om eene noodhaven binnen te loopen zullen we later zien.

FRIGNET (II bl. 377 v.) onderscheidt vier gevallen:

1°. Het inloopen in eene noodhaven is op zich zelf „l'acte de salut commun", dat wil zeggen er wordt toe besloten als voorzorgsmaatregel om aan een dreigend gevaar te ontsnappen, voordat er eenige schade geleden is. Alle kosten van af het binnenloopen tot het weder verlaten van den noodhaven moeten dan beschouwd worden als de onmiddellijke gevolgen van hetgeen waartoe tot algemeen behoud is besloten en vallen derhalve in avarij-grosse (t. a. p. n°. 418).

2°. Het is het gevolg van een' anderen maatregel tot gemeen behoud genomen, die het schip in gevaar heeft gebracht en eene reparatie noodig maakt alvorens de reis voort te zetten. Ook in dit geval zijn alle kosten, zelfs die van reparatie van het schip, de noodzakelijke, hoewel dikwijls onvoorziene gevolgen van de gedane opoffering en dus avarij-grosse (t. a. p. n°. 419). 't Is echter niet noodig en ook niet juist met FRIGNET deze onderscheiding aan te nemen, en in het eene geval de noodhavenkosten als de noodzakelijke gevolgen van het besluit tot inloopen, in het andere geval van de daaraan voorafgaande avarij-grosse handeling voor te stellen. Men moet juist steeds het besluit om eene noodhaven aan te doen op zich zelf beschouwen, daarop alleen komt het aan. Wij zien dan dat in deze beide gegeven gevallen dat besluit gelijkelijk genomen wordt, om het gevaar af te wenden dat de gemeenschap

dreigt en dat bestaat in de waarschijnlijkheid van vergaan als anderzins, indien men de reis voortzet. Wat de oorzaak van dat gevaar is, een opkomende storm of eene vroeger gemaakte avarij-grosse handeling doet er niets toe [1]). Niet om de door FRIGNET gegeven reden maar omdat er au fond geen wezenlijk verschil tusschen de gestelde gevallen bestaat, moeten zij tot dezelfde beslissing leiden.

3°. Het aandoen van eene noodhaven tot herstelling van zeeschade, zoogenaamde „relâche forcée." Aangezien dit eene opzettelijke handeling is in het algemeen belang behooren ook alle kosten hiervan in avarij-grosse (t. a. p. n°. 420 v., zie vooral het daar aangehaalde arrest v. h. Hof te Rouaan). Wat aangaat de kost en gagie der bemanning schijnt FRIGNET over te hellen tot het gevoelen der Engelsche rechtbanken, dat dit altijd avarij-particulier ten laste van den reeder is (t. v. p. n°. 438), omdat die volgens het bevrachtings-contract gehouden is steeds voor eene voldoende bemanning te zorgen: „Le premier devoir du propriétaire du navire n'est il pas en effet d'entretenir á son bord un équipage toujours suffisant pour les besoins de l'expédition? Et si pour quelque motif que ce soit, il survient un retard dans la termination du voyage, n'est ce pas là un

---

1) Verg. Baily bl. 29, waar hij de volgende woorden van Lord Ellenborough in Plummer v. Wildman aanhaalt: „it is not so much a question whether the first cause of damage was owing to this or that accident, as whether the effect produced was such as to incapacitate the ship, without endangering the whole concern, from further prosecuting the voyage, unless she removed the impediment".

événement que l'armateur a du calculer, qui est entré en ligne de compte dans le prix de son fret, qui en un mot, fait partie de la spéculation, de même que la privation du capital d'achat et la détérioration des marchandises sont comprises dans les chances du propriétaire du chargement?" Op deze vragen schijnt hij een volkomen bevestigend antwoord te verwachten (t. a. p. bl. 433) [1]).

EMÉRIGON, de beroemdste fransche schrijver over assurantie en avarijen, wijst er op dat de rechtspraak in Frankrijk, die de noodhavenkosten in avarij-grosse toelaat, in strijd is met de fransche wetten [2]). Toch neemt hij die jurisprudentie in bescherming, want, zegt hij, als een door een' storm beschadigd schip, niet in de noodhaven gerepareerd werd, zou dit ook een groot nadeel zijn voor de lading. „Il s'agit donc ici d'une dépense fait „ „pour le bien et salut commun"" (ed. BOULAY-PATY I, bl. 608 v.). BOULAY-PATY bestrijdt hem in zijne aanteekeningen op de 41ste Sectie van het 12de hoofdstuk (t. a. p. bl. 620). Volgens dezen kan men slechts de ingaande havenkosten in avarij-grosse brengen als gevolg van eene handeling ten gemeenen bate; de overige daarentegen zijn allen avarij-partieulier, omdat zij slechts natuurlijke gevolgen zijn „d'un accident fortuit."

In Engeland is de grootste strijd gestreden tusschen de *physical safety* theorie (alleen de kosten van het

1) Zie echter infra bl. 75 v.

2) Titre du fret a. 11. Ord. v. 1681. Jugemens d'Oléron a. 4. C. d. C. a. 403, 3°.

inloopen der noodhaven en van de lossing avarij-grosse) en de *common benefit* theorie (alle noodhavenkosten avarij-grosse); wat niet te verwonderen is in een land waar geen codificatie bestaat. Dit toch leidt natuurlijkerwijze tot eene groote autoriteit der meest bekende en bekwame juristen en schrijvers en tot eene onbeperkte heerschappij eener eens gevestigde praktijk zoo lang geene rechterlijke beslissing uitgemaakt heeft wat recht is. In tegenstelling met de praktijk van het vasteland huldigt de Engelsche de *physical safety* theorie [1]). Ik zeg „in tegenstelling met de praktijk van het vasteland," want in die landen, waar de wet de *common benefit* theorie niet huldigt, nam. in Frankrijk (C. d. C. art. 403, n° 3.), Spanje (C. d. C. art. 970), wordt deze toch door de praktijk, gesteund door de jurisprudentie, toegepast, met uitzondering alleen van België waar de praktijk zeer veel overeenkomst heeft met de Engelsche [2]). Engeland bezit een zeer uitge-

---

1) Onlangs werd echter in Atwood v. Sellar Co. (4 Q. B. Div. 342), waarbij de in praktijk zijnde physical safety theorie nominatim ter sprake kwam, bij monde van den „Chief Justice" Cockburn beslist, dat de pakhuishuur der lading, de kosten van wederinlading en de uitgaande havenkosten avarij-grosse zijn, omdat men de noodhaven in loopt, niet alleen voor de common safety maar ook „for the further prosecution of the adventure." Zie naar aanleiding van deze beslissing „General Average" in „the Journal of Jurisprudence and Scottish Law Magazine" n°. 273, Sept. 1879, vol. 23, bl. 449 v., waarin deze uitspraak hevig bestreden wordt. Het is het eerste vonnis waarin, met verwerping van de tot nog toe bestaande Engelsche praktijk, de common benefit theorie openlijk gehuldigd en verklaard wordt het recht te zijn, en is daarom de aandacht overwaard.

2) Het tweede boek van het nieuwe Belgische wetboek van koophandel van

breide literatuur op dit gebied [1]), waarom wij ons hier zullen bepalen tot zijne beroemdste auteurs, BENECKE, BAILY, ABBOT en LOWNDES.

Volgens BENECKE zijn alle kosten (ook die van onderhoud en gagie der bemanning), veroorzaakt door dat het schip eene noodhaven moet aandoen tot herstelling eener schade vrijwillig gemaakt in het algemeen belang, avarij-grosse, daar zij dan de noodzakelijke gevolgen zijn eener avarij-grosse-handeling (BENECKE-PHILLIPS bl. 118). Dit argument is echter minder juist, zooals ik reeds (boven bl. 58) heb trachten aan te toonen, terwijl de noodhavenkosten noch altijd een noodzakelijk, noch altijd een voorzien gevolg van het toebrengen van schade aan het schip zijn. Dient het verblijf in de noodhaven tot het repareren van eene toevallige schade door storm of andere zeeëvenementen veroorzaakt, dan zijn alleen de kosten van het inloopen dier haven avarij-grosse als gevolgen van eenen maatregel vrijwillig genomen, tot behoud van het geheel. BENECKE maakt zich hier aan dezelfde inconsequentie schuldig, die wij reeds bij FRIGNET hebben aangetroffen, om nam. nu eens de toegebrachte schade, dan eens het besluit tot het aandoen der noodhaven als de oorzaak der kosten te beschouwen. In het laatste geval noemt hij zelfs alleen de kosten van het inloopen het gevolg van dat besluit. Zoodra schip en lading in veiligheid zijn, zijn alle

---

4 Sept. 1879, (art. 103) bepaalt uitdrukkelijk dat alle noodhavenkosten avarij-grosse zijn; eene bepaling waarna de praktijk zich wel zal moeten schikken.

1) De meeste Engelsche schrijvers behandelen de avarij-grosse in werken over assurantie, zooals Park, Benecke, Millar, Marshall, Arnould e. m. a.

verdere kosten avarij-particulier ten laste van de reeders en de inladers, want dit zijn volgens hem, bloot noodzakelijke gevolgen van de geledene toevallige zeeschade.

Baily (bl. 37) geeft als vierde „practical rule,” dat het onderhoud en de gagie der bemanning gedurende de verlenging der reis tengevolge van eene avarij-grosse handeling, niet in avarij-grosse toegelaten worden, waarmede hij zich zeer goed vereenigen kan, omdat het eene verplichting van den schipper is uit het vrachtcontract. Daarentegen vindt hij de praktijk verkeerd, waar zij de schade die de lading bij lossing in eene noodhaven onvermijdelijk lijdt, en de pakhuishuur dier lading, als avarij-particulier, ten laste van de eigenaars brengt (t. a.p. bl. 40 en 42 v.). Hij merkt o. a. op, dat het argument, dat de plaatsing der lading in een pakhuis slechts hare eigenaars tot voordeel strekt, reeds daarom niet opgaat, omdat indien de lading verloren ging, in de meeste gevallen ook geen vracht verschuldigd zou zijn, en dus de reeder ook wel degelijk bij het behoud der lading, ergo bij den opslag, belang heeft. De kosten van wederinlading komen ten laste van de vracht, omdat daarbij alleen de vracht gebaat zou zijn [1]). Zoowel uit beginsel, als om reden, dat de lading, die gewoonlijk in de

1) Deze vier „praetical rules” zijn geheel in strijd met de door denzelfden schrijver gegeven „pratical rule” n°. 1 op bl. 35 van zijn werkje „on General Average” (Zie boven bl. 45, de noot). Ik geloof toch dat het niet te ontkennen valt, dat de hier genoemde kosten of schaden allen zijn: „according to the usual course of things and such as may be reasonably supposed to have been in the contemplation of the performers of the act (in casu het inloopen der noodhaven) at the time when the act was perfomed, as the probable result of it.”

noodhaven minder waarde heeft als ter destinatieplaats, wel degelijk voordeel heeft bij de wederinlading, bestrijdt BAILY ook dezen regel (bl. 43 v.). De schipper toch mag de reis in de noodhaven niet staken, de inlader zijne goederen daar niet tot zich nemen, waardoor zoowel het schip als de lading in de noodhaven voor hunne respectieve eigenaars geen waarde bezitten en deze allen evenzeer belang hebben bij de wederinlading en de voortzetting der reis.

Het beginsel waarna BAILY in al deze gevallen eene beslissing zou willen geven, drukt hij aldus uit: „when the performance of any general average act necessarily involves that of other acts before *the ulterior* object can be attained, such subsequent acts are also general average acts when that ulterior object is attainable" (t. a. p. bl. 22). Zeer juist toont hij hierbij aan, dat dit einddoel bestaat in het, nadat het gevaar afgewend is, zoo mogelijk behouden bereiken der bestemmingsplaats, want het schip en de lading zijn aan elkander verbonden tot het einde der reis. Nu moge het naaste doel der avarij-grosse handeling de veiligheid van schip en lading zijn, het einddoel zal altijd wezen met beiden de reis voort te zetten en de bestemming te bereiken. Volgens dit beginsel moeten dus alle noodhavenkosten (ook het onderhoud en de gagie der bemanning, waarvoor BAILY eene uitzondering maakt) avarij-grosse zijn. Ik meen evenwel dat het beter is geen regel te maken die niet algemeen, maar zooals deze slechts in speciale gevallen van toepassing kan zijn. Niet alleen wordt men daardoor genoodzaakt, met

BAILY, weer te onderscheiden tusschen avarij-grosse handelingen quoad het naaste doel, en avarij-grosse handelingen quoad het einddoel, maar bovendien wordt zij geheel overbodig, wanneer men een' algemeenen regel voor de gevolgen, zooals den door ons (z. bl. 46 v.) voorgestelden, aanneemt.

ABBOT (Lord TENDERDEN) [1]) zegt over dit onderwerp: „if the damage to be repaired, be in itself an object of contribution, it seems reasonnable that all expenses necessary, although collateral to the reparation, should also be objects of contribution, the accessory should follow the nature of the principal. On the other hand, if the damage itself be not nuch as to be the object of contribution, by the same rule, neither ought the collateral expenses incurred with regard to the repairs to become so." In het laatste geval behoort de reparatie, met alle daaraan verbonden uitgaven, tot de verbindtenis van den schipper „ to keep his vessel tight, staunch, and strong" (bl. 441), een argument dat hem volkomen voldoende toeschijnt.

LOWNDES geeft in zijn beroemd werk „*the Law of General Average*" van alle schrijvers het volledigste overzicht van deze strijdvraag; een tal van argumenten zoowel voor deze als gene theorie kan men bij hem vinden, daar hij, vroeger een hardnekkig verdediger van LLOYD'S praktijk, in den laatsten druk van zijn werk blijkbaar tot de common benefit theorie is overgegaan. Als regel voor de gevolgen

1) Abbot (Shee) bl. 437 v.

geeft bij dezen, „no other consequences of an act for the common safety are admissible into general average, but such as follow that act by direct physical necessity, independently of any subsequent accident or of any act of volition having some other motive" (bl. 29). Dit is geheel in den geest der physical-safety theorie. De toelichting er van luidt aldus: de avarij-grosse handeling, bestaande in het inloopen der noodhaven, moet men losmaken van hare oorzaak, het ongeluk of het toeval dat haar noodzakelijk gemaakt heeft, want doet men dit niet, maar beschouwt men haar als een gevolg van dat ongeluk, dan kan er ook geen avarij-grosse zijn. Analogisch op andere gevallen toegepast zou men zoo tot het niet bestaan van avarij-grosse komen. Daarom moet men de avarij-grosse handeling van hare oorzaak losmaken en beschouwen als eene handeling op zich zelf. Wil men consequent zijn dan moet men dit in alle gevallen doen en dus ook de gevolgen van eene avarij-grosse handeling ieder afzonderlijk beschouwen. Vereenigen nu bijv. de kosten, die zulk eene handeling na zich sleept, op zich zelf beschouwd, niet alle vereischten voor het bestaan van avarij-grosse in zich, dan kunnen ze ook geen avarij-grosse zijn, maar moeten zij ten laste van hem komen, die er uitsluitend door wordt gebaat.

Tegen deze redeneering meen ik het volgende te kunnen inbrengen. Het bizondere karakter der avarij-grosse handeling bestaat daarin dat de wil van iemand, die bevoegd is voor de gemeenschap te handelen, hier handelend optreedt. Eene schade,

die anders eene bloot toevallige zou zijn, komt omdat ze gewild is ten laste van allen in wier belang ze gewild is, mits een dreigend gevaar het bestaan van dien wil rechtvaardige. Wat de oorzaak van dit gevaar moge zijn, doet er niets toe; het karakter der handeling kan daardoor niet veranderen. Al beschouwde men dus elke avarij-grosse handeling als een gevolg van eene toevallige schade, dan blijft ze toch haar bizonder karakter behouden, omdat zij dit verkrijgt om geheel bizondere omstandigheden, alleen bij haar aanwezig en onafhankelijk van die schade werkzaam. De vraag is niet, waardoor is die wil gedetermineerd, maar alleen, bestaat die wil. Is dus eene avarij-grosse handeling haar bizonder karakter alleen daaraan verschuldigd, dat de wil van hem, die tot handelen gerechtigd, ja verplicht was, haar in het leven riep, dan mag men om dezelfde reden die gevolgen niet van haar losmaken, die in dien wil begrepen waren. 't Is immers onmogelijk alleen tot eene zekere handeling te besluiten en daartoe over te gaan, zonder tevens de gevolgen te willen, die men weet, althans kan weten, dat er noodwendig uit moeten voortvloeien en die men misschien wel voorziet. Die gevolgen mag men dus niet van hare oorzaak afscheiden en alleen beoordeelen naar het oogenblik waarop ze plaats hebben. Zij zijn niet zoozeer gevolgen als wel deelen van datgene waartoe men besloten heeft [1]).

Daar waar LOWNDES de noodhavenkosten meer in extenso behandelt vinden wij nog tal van argumenten

---

1) Verg. verder Lowndes bl. 26—29, bl. 92—117 en 136—139.

voor en tegen de beide theoriën. Ons bestek gedoogt niet ze hier allen weer te geven; eene wederlegging van de voornaamste argumenten voor de physical safety theorie moge hier alleen eene plaats vinden.

Vooreerst dan zegt men: de reparatie van het schip is eene verplichting van den reeder, dus moeten alle kosten die daaraan verbonden zijn te zijnen laste komen. Zeer zeker is de reeder en voor hem de schipper verplicht zoo veel mogelijk voor de behouden overkomst van de lading te zorgen, daarvoor alle naarstigheid en voorzichtigheid in acht te nemen, een goed uitgerust, wel gekalfaterd en bemand schip te leveren en zoo dit beschadigd wordt die schade te herstellen; tevens is hij gehouden de reis zoosnel mogelijk te vervorderen, en mag hij niet van den bepaalden koers afwijken; dit alles echter tenzij de fortuinen der zee hem daarin verhinderen, voor welke overmacht hij natuurlijk zal moeten zwichten. Wordt nu het schip op reis door storm beloopen en lijdt het hierbij schade, die hetzij door toeval, hetzij door eene opzettelijke opoffering veroorzaakt wordt, dan is de schipper verplicht deze schade te herstellen voor zooveel dit in zijn vermogen ligt. Hij zal de gebroken masten of verloren en gescheurde zeilen, door noodmasten of noodzeilen moeten vervangen en verder in een woord alles doen wat noodig is om het schip zeewaardig te houden. Van den koers af te wijken en eene noodhaven aan te doen om de schade te herstellen, valt echter niet alleen buiten zijne verplichting, maar hij mag daartoe zelfs niet overgaan, daar hij verplicht is de reis voort te zetten

zonder deviatie. Hoe ernstig de schade aan het schip ook moge zijn, zelfs al bestaat er groot gevaar, hij zal altijd aansprakelijk blijven voor eene dergelijke afwijking van den koers.

Is de schade daarentegen van dien aard dat er gevaar voor schip en lading *beide* uit ontstaat, zoo al geen oogenblikkelijk, dan toch een dreigend gevaar, als de reis in den toestand waarin het schip verkeert wordt voortgezet, dan moet de schipper een noodhaven opzoeken en daar de noodige reparaties laten doen. Evenwel is hij daartoe dan niet verplicht als schipper, maar als gemachtigde, zoowel van den reeder als van de eigenaars der lading, om, als het gevaar dit vereischt, alle kosten te maken die zullen blijken noodig te zijn om het gemeenschappelijk belang daaraan te onttrekken en de reis zonder dat gevaar van te vergaan voort te zetten. In casu zullen die kosten dus bestaan uit al die, welke noodig zijn om den schipper in de gelegenheid te stellen zijne verplichting om het schip te repareeren te vervullen. Een bizondere verplichting om eene noodhaven binnen te loopen bestaat er voor den schipper volgens het bevrachtings-contract niet, daar dit contract alleen voorziet in en slechts gemaakt wordt met het oog op de gewone omstandigheden die zich bij elke zeereis voordoen [1]). In de buitengewone en onvoorziene gevallen van uiterst gevaar ontstaat het avarij-grosse recht; de schipper is

1) Nolte bl. 592 v. zegt evenzoo, dat de schipper door het bevrachtingscontract slechts de verplichting op zich neemt, alles te doen, wat in het gewone verloop eener reis noodig is.

dan verplicht alles te doen wat in het belang der gemeenschap noodig is, zelfs schade aan te richten en kosten te maken, die dan gemeenschappelijk vergoed en gedragen worden. De verplichting nu van den schipper om eene noodhaven binnen te loopen is geene andere dan die om in zekere omstandigheden goederen te werpen, een mast te kappen of dergelijke opofferingen te doen. Bovendien zal men moeten erkennen dat hier alle vereischten voor eene avarij-grosse handeling aanwezig zijn. Er bestaat immers eene opzettelijke handeling, die kosten na zich sleept en waartoe men wegens een dreigend gevaar [1]) in het algemeen belang overgaat, nm. het besluit om al die buitengewone kosten te maken die noodig zijn om de reis zonder gevaar voor schip en lading voort te kunnen zetten [2]). Gesteld dus dat het bevrachtings-contract medebracht niet alleen eene verplichting voor den schipper om te repareeren, maar ook om alle kosten te maken verbonden aan het zoeken eener geschikte gelegenheid daartoe, en daarmede het recht om ten dien einde van den koers af te wijken, dan nog zou die verplichting zich gedeeltelijk oplossen in het maken eener avarij-grosse handeling, daar hij toch nooit anders als in uitersten nood in het belang der gemeenschap met dat doel tot het aandoen eener noodhaven zou mogen overgaan.

---

1) Wat de oorzaak van dit gevaar is, doet er niets toe; sterfte onder de bemanning, een gevaarlijk lek, het kappen van masten of broeiing der lading, niet aan iemands schuld of nalatigheid te wijten, staan als oorzaak volkomen gelijk.

2) Het bereiken der bestemmingshaven is slechts een verwijderd doel en kan hier dus niet in aanmerking komen.

Men moet hierbij ook in het oog houden dat het avarij-grosse recht ontstaan is naast en in weerwil van het bevrachtings-contract en daardoor de strenge werking van het laatste eenigzins beperkt heeft. CAUVET n°. 337) komt zelfs tot de conclusie dat avarij-grosse door de gewoonte eene stilzwijgende, hoewel niet essentieele [1]) clausule van de chertepartij is geworden. LOWNDES (bl. 96 v.) vestigt nog de aandacht op een gewichtig practisch voordeel dat aan het brengen der noodhavenkosten in avarij-grosse verbonden is. Hij meent dat het avarij-grosse recht grootendeels gevestigd is „on the ground of general policy," op de noodzakelijkheid om den plicht van den schipper, om alles te doen wat in het belang van allen is, meer in overeenstemming te brengen met zijn eigen belang, om zoo min mogelijk kosten te maken ten laste van zijne superieuren, de reeders. Ook deze reden maakt de omslag van de noodhavenkosten in avarij-grosse zeer wenschelijk, want als de schipper alle kosten alleen moet betalen, zal zijn belang hem weerhouden, ook al mocht het noodig zijn, eene noodhaven aan te doen. CAUVET, die den eenigen rechtsgrond van het avarij-grosse recht in het belang der zeevaart zoekt [2]), dringt dan ook hoofdzakelijk om deze practische reden er op

1) Door uitdrukkelijk beding mogen de partijen dan ook van de bepalingen der wet omtrent avarij-grosse afwijken. Zulk een beding kan natuurlijk slecht werken tusschen hen die er uitdrukkelijk in toegestemd hebben. Is het dus niet in cognossementen aangeteekend dan zal het ook niet van kracht zijn tegenover de ontvangers der lading.

2) v. s. bl. 5 v.

aan om de kosten van de lossing der lading en de pakhuishuur in avarij-grosse te brengen. Zoo lezen wij bij hem (II, bl. 143, n°. 365): „or, avec un fret égal, les frais de déchargement seront fort inégaux. Ils deviendront parfois tellement onéreux qu'il seront ruineux. On courra, par suite, le danger de voir un capitaine s'obstiner, malgré une voie d'eau, à exposer sur mer son navire, son cargaison, la vie des hommes de l'équipage, plutôt que de relâcher, par la certitude qu'il aura d'être ruiné s'il relâche. Les capitaines n'éviteront la ruine qu'en faisant condamner les navires assurés et les déclarations d'innavigabilité deviendront plus fréquentes. Les frais de déchargement étant, en effet, réputés accessoires des réparations, il faudra augmenter du montant de ces frais l'évaluation des dépenses, et on atteindra les trois quarts de la somme assurée sans que les opérations à faire soient par elles-mêmes très couteuses. On arrivera à ce resultat singulier, que ce sera, non l'état du navire, mais la richesse de la cargaison qui déterminera la décision d'innavigabilité." Het spreekt van zelf dat ook dergelijke overwegingen bij het geven eener beslissing in aanmerking moeten komen.

Men is dan ook nog nooit tot de uiterste consequentie overgegaan om alle noodhavenkosten, zoowel wanneer het de reparatie geldt van eene avarij-grosse, als van eene avarij-particulier, ten laste van den reeder te brengen. Van de schrijvers toch, die de boven door mij verdedigde meening niet zijn toegedaan, brengen sommigen de kosten van het inloopen der noodhaven

en van het lossen der lading in avarij-grosse en de overige kosten ten laste van hem, die men aanneemt dat daardoor het meest is gebaat (nm. de pakhuishuur ten laste van de eigenaars der lading [1]), het onderhoud en de gagie der bemanning ten laste van den reeder en de kosten der wederinlading ten laste van de vracht of ook wel van de inladers [2])), anderen, naar gelang de schade veroorzaakt is door een toeval dan wel door eene avarij-grosse handeling, alle kosten hetzij onder avarij-particulier, ten deele voor rekening van de reeders, ten deele van de eigenaars der lading, hetzij onder avarij-grosse [3]), en brengt eindelijk FRÉMERY, die in zijne opinie vrijwel alleen staat, wel alle kosten onder avarij-particulier, maar toch niet alleen ten laste van den reeder, daar hij meent dat de kosten van lossing, wederinlading en de pakhuishuur voor rekening van de eigenaars der lading moeten komen [4]).

De eerste der hier genoemde meeningen noemt men de *physical safety* theorie, waarvan ARNOULD de voornaamste kampvechter is. Deze theorie is gebaseerd op de stelling, dat het gevaar waarin schip en lading ver-

---

1) Geheel ten onrechte, want de reeder is evengoed bij het behoud der lading geinteresseerd, daar, ten minste volgens Engelsch recht, de vracht afhankelijk is van het behouden arriveeren der lading ter bestemmingsplaats.

2) Zie Pöhls bl. 654, Boulay-Paty bij Emérigon I bl. 620 v., die ook de kosten van lossing voor rekening van de inladers brengt. Arnould (Maclachlan) bl. 839 v. en 859 v., die beweert dat de common-benefit theorie op het vasteland gehuldigd wordt wegens de „TIMID SPIRIT" die daar heerscht.

3) Benecke (Phillips) bl. 117 v. Abbot. IV, 9, § 7 bl. 437 v. Kist V bl. 339 v., waar hij de bepalingen van art. 699, 9⁰, 10⁰ en 11⁰ W. K. aanvalt.

4) Frémery bl. 204 v.

keeren zoo groot is, dat de schipper voornamelijk om deze beide in veiligheid te brengen de noodhaven binnen loopt, terwijl het repareeren der schade slechts als een bijkomend oogmerk wordt beschouwd. Door dit gevaar nu zou, zoolang als het bestaat, de werking van het bevrachtings-contract opgeheven worden, zoodat de kosten noodig om die veiligheid te bereiken in avarij-grosse vallen. Hiertoe zouden dan weder de kosten van het inloopen der noodhaven en van het lossen der lading behooren. Deze stelling is echter onwaar en daarmede moet ook de geheele theorie vallen. Feitelijk toch komt het bijna nooit voor dat er zulk een oogenblikkelijk dreigend gevaar van vergaan bestaat, dat de schipper voor alles slechts kan denken aan het in veiligheid brengen van schip en lading. Immers juist daardoor dat er geen oogenblikkelijk gevaar bestaat, is het mogelijk, dikwijls in een' toestand, die het gevaarlijk maakt de reis voort te zetten, eenen soms niet onaanzienlijken afstand af te leggen om de naaste haven te bereiken, waar gelegenheid is om het schip te repareeren. Al is bijv. een schip masteloos geworden, dan zal het daarom nog niet in een oogenblikkelijk dreigend gevaar verkeeren, integendeel het kan volkomen veilig zijn, maar toch is het noodig eene noodhaven aan te doen, omdat het niet wenschelijk, ja gevaarlijk is in dien toestand de reis voort te zetten. Volkomen hetzelfde geldt wanneer er door ziekte of sterfgevallen gebrek aan bemanning is ontstaan en in zooveel andere gevallen meer. Minst genomen is het dus een zeer zwak argument. Voor de praktijk, volgens de physical safety

theorie, om de kosten van ontlading in avarij-grosse te brengen, die van opslag der lading in de pakhuizen en van de wederinlading in avarij-particulier, is geen enkel goed argument te vinden, tenzij men de gewoonte als zoodanig wil laten gelden [1]).

Zooals wij gezien hebben is het besluit om een noodhaven op te zoeken eene avarij-grosse handeling. Men moge nu met ons alle uitgaven in de noodhaven noodzakelijk te maken de voorziene en noodwendige gevolgen van die handeling noemen, of wel het geheele verblijf in de noodhaven als eene avarij-grosse operatie beschouwen, de resultaten waartoe men komt zullen dezelfde zijn, daar er geen principieel verschil bestaat tusschen de eene en de andere zienswijze [2]). De kosten van lossing, de schade bij de lossing noodzakelijk door de goederen te lijden, de pakhuishuur, de kosten van wederinlading, de in- en uitgaande havenkosten, ze moeten alle avarij-grosse zijn. Daarentegen zal de schade aan de lading in de pakhuizen door brand of diefstal toegebracht, als zijnde een bloot toevallig verlies, noodzakelijk ten laste van de eigenaars moeten komen. Evenzoo blijven de reparatiekosten van eene avarij-particulier van het schip uitsluitend ten laste

---

1) Zie Lowndes bl. 119.

2) Lowndes bl. 206 v. „The act or operation resolved upon for the common-safety, was really one whole, it must be regarded, from first to last as one, and the expenses in question (reloading and outwardcharges) form part of the loss included in that whole; the reason being, that the whole was contemplated at the time when the general average act was resolved on." (bl. 208).

van de reeders, daar het karakter dezer schade niet kan veranderen en zij ook geen noodzakelijk gevolg van het aandoen der noodhaven is, maar veeleer op den schipper de verplichting rust om de reparatie te bewerkstelligen, wanneer hij daartoe in de gelegenheid is gesteld.

Dat de reparatie kosten in de noodhaven hooger zijn dan zij ter bestemmingshaven geweest zouden zijn, of dat het gerepareerde slechts tijdelijk aangebracht wordt, kan geen reden zijn om voor een deel dier kosten eene andere beslissing te geven [1]). Strekken de reparatie-kosten tot herstelling eener avarij-grosse schade, den vallen zij natuurlijk in avarij-grosse.

De kosten van onderhoud en gagie der bemanning gedurende het verblijf in de noodhaven, zijn buitengewone uitgaven, die een noodwendig en voorzien gevolg zijn van dat verblijf en moeten dus evenzeer in avarij-grosse vergoed worden als bijv. de pakhuishuur of andere onkosten. De meeste schrijvers echter, die, op welken grond dan ook, alle noodhavenkosten als avarij-grosse beschouwen, maken eene uitzondering van de hier genoemde [2]). Het houden van eene voldoende bemanning, zeggen zij, is eene bepaalde verplichting den schipper door het bevrachtings-contract opgelegd,

---

1) Lowndes bl. 128. Anders Phillips n⁰. 1300. De boven (bl. 52) aangehaalde beslissing in Plummer v. Wildman is *overruled* door die, welke gegeven is in de zaak Wilson v. Bank of Victoria.

2) Zie Tecklenborg bl. 286 v. Stevens (Phillips) bl. 87 v. Nolte II bl. 670, Baily bl. 37. Frignet I, bl. 399 n⁰. 433. Cauvet II n⁰. 360—376. Lowndes bl. 316 v. twijfelt.

welke niet opgeheven kan worden door eene eenvoudige verlenging van de reis; is deze het gevolg van tegenwind als anderzins dan krijgt hij immers ook geene vergoeding. Dit is zeer waar wat betreft eene toevallige verlenging van de reis, hier geldt het echter het verblijf in eene noodhaven d. i. eene opzettelijke verlenging in het algemeen belang, dus juist het tegenovergestelde. Wil men desniettemin het onderhoud en de gagie avarij-particulier noemen, dan zou men ook de bevrachters voor den tijd van het oponthond in de noodhaven vracht moeten laten betalen; het bevrachtings-contract toch brengt niet mede dat er geen vracht verschuldigd zal zijn wanneer de reis opzettelijk in het belang van allen verlengd wordt.

Mocht het verblijf in de noodhaven nog andere uitgaven of schaden, dan de hier genoemde, na zich sleepen, dan zal van de vraag of ze al dan niet de noodzakelijke en voorziene gevolgen van de avarij-grosse handeling zijn, de beslissing moeten afhangen, of ze eene avarij-grosse dan wel particulier zijn.

Inderdaad bestaan er dan ook slechts twee logische oplossingen van deze kwestie; men moet of het opzoeken van eene noodhaven eene gewone verplichting van den schipper noemen, en dan ook alle onkosten die daardoor veroorzaakt worden, zoowel van in- als van uitloopen, van lossing en wederinlading, van pakhuishuur en van gagie, te zijnen laste brengen (eene consequentie nog door geen enkelen schrijver aanvaard) of wel de geheele operatie het karakter van eene avarij-grosse handeling toekennen en daarmede alle

kosten, die er het onvermijdelijke en voorziene gevolg van zijn, als avarij-grosse beschouwen [1]).

§ 4. Is redding uit het gevaar eene vereischte?

Alvorens tot het geven eener definitie van avarij-grosse over te gaan, moeten wij eerst nog onderzoeken, in hoeverre redding uit het gevaar, dat noopte tot het doen der avarij-grosse handeling, noodig is, om de schade daardoor geleden eene avarij-grosse schade te doen worden.

Op het voetspoor van het Romeinsche recht werd en wordt nog in alle wetten redding uit het gevaar als eene voorwaarde voor het bestaan van avarij-grosse vereischt. Alle oudere schrijvers (zooals: VALIN, POTHIER EMÉRIGON, BEAWES, MAGENS, VOET enz. met uitzondering alleen van QUINTYN WEYTSEN en CASAREGIS) en de meeste nieuwere (o. a. PÖHLS, VON KALTENBORN, TECKLENBORG, BOULAY-PATY, PARDESSUS, FRIGNET, CAUVET, KIST, ABBOT, SHEE, STEVENS) sluiten zich hierbij aan. In den laatsten tijd zijn echter verscheidene, vooral Engelsche, schrijvers (ARNOULD, MACLACHLAN, BENECKE, BAYLY, LOWNDES, PHILLIPS, NOLTE en FRÉMERY) tot eene tegenovergestelde conclusie gekomen.

---

1) Van Kaltenborn II, bl. 103 v. Phillips cap. XV. Sect. IV. bl. 101 v. Emérigon (Boulay-Paty) I, bl. 608. Flanders bl. 269. Verg. voorts Levy bl. 772 v. en vooral Lowndes bl. 109 v. Het zij hier herinnerd dat deze in den laatsten druk van zijn „Law of General Average," zijn vroeger standpunt (de *physical safety* theorie) geheel verlaten heeft.

Zij hebben dit vereischte als geheel onbestaanbaar met, en indruischend tegen de eerste beginselen van het avarij-grosse recht, verworpen.

Deze quaestie is vooral van zooveel gewicht omdat hiermede nauw verbonden is de vraag, welke de dragende waarde moet zijn van de goederen waarover de avarij-grosse wordt omgeslagen, volgens welk tijdstip deze berekend moet worden en welk bedrag aan hen, die schade geleden hebben, vergoed moet worden.

Bij onderzoek hiervan moeten wij eene onderscheiding maken tusschen opofferingen van eigendom en het doen van uitgaven, daar deze gevallen niet gelijk staan en daarom tot verschillende beslissing aanleiding geven.

Vooreerst dan wat recht moet zijn bij opofferingen.

Als rechtsgrond voor het bestaan van avarij-grosse hebben wij de billijkheid leeren kennen, welke medebrengt dat hij wiens goed opgeofferd wordt, met het doel om een gevaar waarin men gezamenlijk verkeerd af te wenden, door allen in wier belang dit is geschied, schadeloos wordt gesteld. Is het dus billijk dat men door zulk eene opoffering in het algemeen belang geen schade lijde, even billijk is het ook dat men er geen voordeel uittrekke ter praejudicie van anderen. Het is daarom niet voldoende, dat er goed opgeofferd is, om de schade daardoor geleden vergoed te krijgen, maar er moet ook blijken, dat zij, wier goederen niet opgeofferd zijn, niet ook eene even groote schade geleden hebben, niettegenstaande de werping die er bijv. plaats heeft gehad. De eigenaar der opge-

offerde goederen moet dus in denzelfden toestand gebracht worden, waarin hij zou verkeerd hebben, indien niet zijn goed, maar dat van een ander opgeofferd ware geworden. De omslag heeft daarbij plaats over hetgeen gered is, want het bedrag van het geredde toont eerst aan, in hoeverre het belang, dat ieder bij de opoffering had, zich verwezenlijkt heeft.

Dat er schade geleden en dat er iets gered is, zijn dus bij opofferingen twee „conditiones sine quibus non" voor het bestaan van avarij-grosse. Vandaar dat steeds als een algemeene regel gegolden heeft en nog geldt, dat wanneer men er niet in slaagt om door de opoffering het allen dreigend gevaar af te wenden, maar integendeel alles vergaat, er ook geen avarij-grosse kan zijn. Er is dan immers noch schade geleden noch iets gered. Wanneer het gevaar wel afgewend en alles behouden is, maar later tengevolge van andere oorzaken een totaal verlies volgt, dan zal men tot dezelfde conclusie moeten komen, daar er dan, al zij het door de inwerking van latere onafhankelijke omstandigheden, weer dezelfde toestand geboren wordt, namelijk dat er geen schade geleden, en ook niets gered is [1]). Men moet dus aannemen dat er geene avarij-grosse is, wanneer schip en lading na eene opoffering hetzij dadelijk, hetzij later

---

1) Evenzoo wordt er geen schade geleden wanneer het schip na eene opoffering van een deel der scheepstoebehooren, alleen geheel vergaat, of wel de lading alleen, na opoffering van een gedeelte daarvan; in beide gevallen kan er geen avarij-grosse omslag plaats hebben. Verg. Benecke (Phillips) bl. 113 en 231 en Levy bl. 760 v., aanteekeningen op de zeer juiste artt. 706 en 707 A. D. H. G. Zie ook art 32c der Deensche wet. Anders v. Kaltenborn II bl. 202.

geheel vergaan. Ook bij de Romeinen was dit reeds vastgesteld. Zij gingen echter verder, daar zij blijkens l. 2 pr. i. f. Dig. XIV. 2 (aequissimum enim est, commune detrimentum fieri eorum, qui propter amissas res aliorum consecuti sunt, ut merces suas salvas haberent) en l. 5 pr. eod. tit. (amissae navis damnum collationis consortio non sarcitur per eos, qui merces suas naufragio liberaverunt; nam hujus aequitatem tunc admitti non placuit, quum jactus remedio ceteris in communi periculo salva navi consultum est [1])) behalve bij totaal verlies, ook dan avarij-grosse uitsloten, wanneer de redding niet het gevolg was van de opoffering. Uit de Pandecten is deze bepaling overgegaan in alle Middeneeuwsche en hedendaagsche wetgevingen, zoodat men, wat het jus constitutum aangaat, kan zeggen, dat redding tengevolge van die opoffering een vereischte is. Door de praktijk en door alle schrijvers [2]) werd dit dan ook steeds aangenomen en, wel met zulk eene consequentie dat o. a. EMÉRIGON eens bij arbitrale uitspraak besliste, dat wanneer, zooals het geval was, de werping geschiedt om aan de vervolging van

---

1) Verg. l. 3 en 5 Paulus Sententiae II. 7.

2) V. d. Keessel thes. 786. Bijnkershoek Q. J. P. IV. 24 bl. 471. Voet ad. leg. XIV. 2 Dig. Beawes, I. bl. 143. Valin (Bécane) II bl. 455, 525 en 529, waar hij zelfs zegt: „il faut prendre garde au reste que, dans l'ordre de cet article (a. 16 tit. VIII Ord. de Mar.), le navire doit effectivement avoir été sauvé par le jet, de manière que la tempête apaisée, il a ensuite continué sa route, car si le navire n'avait été que soulagé simplement par le jet, et qu'après quelques heures d'interruption ou diminuation de la tempête, elle est recommencée avec le même violence, ou qu'autrement le naufrage s'ensuivit quoique PLUSIEURS JOURS APRÈS le jet, ce serait le cas de l'article précédent, suivant le quel il n'y aurait pas lieu à aucune contribution."

een' kaper te ontkomen en het schip desniettegenstaande genomen wordt, het verlies door werping veroorzaakt geen avarij-grosse is, al mocht de bemanning er ook later in slagen, zooals hier geschied was, schip en lading weer uit de handen der kapers te verlossen en behouden ter bestemmingsplaatse te brengen. De redding is dan niet te danken aan de werping, ergo geen avarij-grosse [1]). Ook POTHIER is deze meening toegedaan [2]).

De onbillijkheid dezer beslissing springt echter zoodanig in het oog, dat zij bij latere schrijvers eene verdiende kritiek heeft ondervonden. FRÉMERY (bl. 228 v.) meent dat zij zelfs in het Romeinsche recht geen steun kan vinden, want de regel: „Collatio intributionis ob jactum salva navi fieri debet [3])", sluit wel den omslag uit wanneer het schip vergaan is, maar volstrekt niet wanneer het, zooals in dit geval, zij het dan ook niet door de werping, uit het gevaar gered is. Al moge dit volgens de letter van den tekst van de Sententia van Paulus en van de Pandecten waar zijn, zoo geloof ik toch eerder dat de Romeinsche juristen aan het lang niet alledaagsche geval, dat EMÉRIGON te beslissen kreeg, in het geheel niet gedacht hebben, dan dat zij juist met het oog op daaraan analoge gevallen hunne meening dus ter neerschreven. Ook zijn de hierboven aangehaalde plaatsen [4]), met deze opvatting ten eenen-

---

1) Emérigon (Boulay-Paty) Tr. d'Ass., Ch. XII, Sect. XLI, § 4, deel I, bl. 601.
2) Contr. de Charte-partie n⁰. 113. Eveneens Cauvet II bl. 100.
3) L. 5, Pauli Sent. II, 7. Verg. l. 3 eod.
4) Zie bl. 80.

male in strijd, daar zij uitdrukkelijk eischen het behoud van het schip tengevolge van de opoffering. Trouwens doet het er weinig toe welke meening de Romeinsche juristen toegedaan waren, daar deze, zoodra het blijkt dat zij tegen de billijkheid en het recht zondigt, geen richtsnoer meer kan zijn voor ons recht.

Krachtiger is dan ook het tweede argument door FRÉMERY bijgebracht tegen de leer van EMÉRIGON. Hij zegt (bl. 230 v.): „si la condition de l'un des intéressés a été empirée pour le salut des autres, ces derniers ont été, dès ce moment même, gravés de l'obligation d'indemniser cet intéressé à proportion de ce qu'ils sauveront du danger moindre dans lequel ils sont restés." Inderdaad, wanneer men in het oog houdt dat men het eigendom van een ander niet opofferen mag om zich zelven te bevoordeelen, en het dus billijk is, dat, waar de noodzakelijkheid zulk een opoffering gebiedend eischt, deze ook vergoed wordt, dan kan dat recht op vergoeding niet afhankelijk zijn van het feit of door die daad het beoogde doel, eigen redding, wel bereikt is, maar alleen daarvan of hij wiens goed daardoor is opgeofferd in zulk een nadeelige positie is gebracht dat hij eene schade lijdt, die de anderen niet lijden. In het geval door EMÉRIGON beslist, was het geworpen goed door de werping in zulk een toestand gebracht, dat het onmogelijk was, dat het ook door de later plaats hebbende gebeurtenissen evenals het overige eigendom behouden bleef. In het algemeen zal er, wanneer men in hoogen nood tot eene opoffering overgaat, al is er op het oogenblik een *moral*

certainty of total loss, toch altijd nog eene kans op redding, hoe gering ook, bestaan, van welke kans men de eigenaars der geworpene goederen berooft. Zoodra dus de opoffering door de omstandigheden, waarin men verkeert, gerechtvaardigd is, ontstaat er ook een recht op vergoeding voor hem wiens goederen opgeofferd zijn, wanneer ten minste eventueel blijkt, dat hij daardoor in eene nadeeliger positie gebracht is dan de overigen. Omgekeerd ontstaat voor hen, in wier belang de opoffering geschied is, de verplichting om die schade te vergoeden, naar gelang van het voordeel dat zij getrokken hebben uit de gunstiger positie, waarin hunne goederen bleven verkeeren, eene positie des te gunstiger omdat aan de geringe kans op redding die er bestond, door de opoffering nog eene nieuwe veel betere toegevoegd wordt. In het door EMÉRIGON medegedeelde geval bestond er dus wel degelijk reden om eene vergoeding in avarij-grosse toe te kennen.

Wordt er, niettegenstaande de werping, toch schipbreuk geleden en slechts een deel der lading gered, dan moeten die geredde goederen op dezelfde gronden bijdragen tot de schade door de eigenaars der geworpen goederen geleden. Deze schade bestaat in de kans, hem door de werping ontnomen, om zijn goed op dezelfde wijze gered te zien als het geborgen gedeelte der lading. Was bijv. de geheele lading *f* 50.000 waard, terwijl gered is tot een waarde van *f* 10.000, dan bestaat de schade door hem geleden, van wien voor *f* 1000 goederen geworpen zijn, in eene som die in dezelfde verhouding staat tot die *f* 1000, als de

waarde der geredde goederen tot die der geheele lading. Men mag toch niet aannemen dat hij de kans verloren heeft dat al zijn goed gered werd, maar alleen dat er zulk een evenredig deel gered zou zijn geworden; in casu zal dus *f* 200 als avarij-grosse omgeslagen moeten worden [1]). In al dergelijke gevallen geldt echter de regel: „jus in causa positum"; kan er niet bewezen worden dat er eene redelijke kans op redding bestond en dat er op deze wijze schade geleden is, dan moet ook geene vergoeding toegelaten worden [2]). Argumenten zooals door NOLTE (II bl. 589), ARNOULD (MACLACHLAN) (II bl. 818 v., 857 v.) en BENECKE (PHILLIPS) (bl. 100) gebezigd worden, dat het niet mogelijk is met zekerheid te bepalen in hoeverre de avarij-grosse handeling soms misschien tot de redding heeft medegewerkt, en dat er daarom in alle gevallen avarij-grosse moet bestaan wanneer er iets gered is, zijn minst genomen zeer zwak, daar men evengoed op die gronden het tegendeel zou bunnen beweren. Overigens meent NOLTE, wat een veel juistere reden is, dat het niemand geoorloofd kan zijn, op kosten van enkelen eene poging te doen tot redding van het geheel, en dat dus gelijk BENECKE het uitdrukt: „each party

1) De tegenwoordige wetgevingen sluiten allen in dit geval avarij-grosse uit; tot zekere hoogte misschien niet ten onrechte om practische bezwaren af te snijden. Alleen de deensche wet, a. 32 van het Konk. Charter van de Copenhaagsche Zee-verzekeringsmaatschappij van 1850, huldigt met zeer veel juistheid de door ons verdedigde beginselen, en kan in dit opzicht als een voorbeeld gelden voor alle latere wetgevers.

2) Verg. hiermede Frémery bl. 230 en Frignet II bl. 99, waar hij dezen bestrijdt.

who would have been benefited by this attempt, had it proved succesfull, must contribute towards the expenses" [1]). Ook BAILY (bl. 20) komt tot de conclusie dat de uitslag van de handeling er niet toe doet, als zij maar „a judicious act" is, onder de omstandigheden, waaronder zij verricht wordt [2]).

Moet men nu ook hetzelfde aannemen als er buitengewone onkosten in het algemeen belang gemaakt zijn?

Door de meeste schrijvers is ongelukkig niet genoeg gelet op het groote en tastbare onderscheid dat er bestaat tusschen eene opoffering en uitgaven ten algemeenen nutte gemaakt. Dit geldt vooral hen, die geen omslag toelaten indien schip en lading niet gered

---

1) Benecke (Phillips) bl. 100. Zie ook bl. 106, waar hij Emérigon bestrijdt. Is er slechts een onbeduidend gedeelte van de lading gered dan neemt hij geen omslag aan.

2) Verg. Benecke (Phillips) bl. 95 noot. Casaregis disc. 46, § 33 en 347. Phillips n°. 1318. Lowndes bl. 16—20. Molster bl. 18. Anders Cauvet § 344. Pöhls III bl. 634 v. v. Kaltenborn II bl. 88 en 200. Tecklenborg bl. 200, § 4. Abbot (Shee) Cap. IX, § 2 i. f., § 3, bl. 427 en § 13, bl. 446. Kist bl. 329. Stevens (Phillips) bl. 61. Frignet I n°. 330 v., 363—366. Levy bl. 719, 758 v. Zie ook Arnould (Maclachlan) II bl. 858. Over de meening van Quintyn Weytsen bestaat veel verschil. § 32 en 33 toch zijn schijnbaar met elkander in strijd. § 32 bepaalt echter niet anders dan dat er *iets* gered moet zijn en dat er dus geen avarij-grosse omslag is „als men *schip en scharre* verliest," wat blijkens de aanteekening van Verwer ad hoc locum (Verwer, Seerechten bl. 255) beteekent: totaal verlies, dat er geen splinter van terecht komt; terwijl § 33 daarmede conform als algemeenen regel geeft, dat redding door de opoffering niet noodig is. Men leest daar: „soo soude in dit cas, niettegenstaande 't gunt voorz. is, de gebergde goederen ofte die gevischt zijn, moeten contribueren, aan de geworpene goeden; overmits dat deselfde tot sulcker intentie en meyninge geworpen zijn, om het schip en de reste van de goederen te preserveeren." Quintyn Weytsen is dus wel degelijk onze meening toegedaan.

worden uit het gevaar, of ten minste niet ook later behouden blijven, wat gewoonlijk als een algemeen beginsel gesteld wordt en dus natuurlijk evenzeer toepasselijk moet zijn bij vergaan na eene opoffering als na buitengewone uitgaven bijv. in eene noodhaven [1]). PÖHLS (III bl. 634 v.) verdedigt zijne meening uitdrukkelijk daarmede, dat de avarij-grosse-contributie is eene *obligatio re*, die ontspruit niet uit de avarij-grosse handeling zelve, e. g. uit de werping, maar uit het feit dat er iets gered is op kosten van anderen. De avarij-grosse rust als een last op het geborgene, waar geen geborgen object is, kan dus geen contributie plaats hebben. Evenzoo EMÉRIGON (BOULAY-PATY, I bl. 635. Tr. d'Ass. XI, 43 § I). „L'action en contribution est réelle de sa nature. Elle s'évanouit si les effets sauvés par le moyen du jet périssent avant de parvenir à leur destination." [2]).

Volgens deze beschouwing krijgt avarij-grosse geheel het karakter van een bodemerij-schuld, en wel zoo alsof ieders eigendom afzonderlijk verbodemd ware voor een deel geëvenredigd aan de toegebrachte schade of gedane uitgaven. PÖHLS aanvaardt dan ook de consequentie dat die verplichting om te contribueeren onvoorwaardelijk ontstaat, zoodra het gevaar, waarom men

1) Zoo Cauvet, Kist, Abbot (Shee) l. s. c. Tecklenborg bl. 210 § 10. Pothier zwijgt geheel over hetgeen bij uitgaven vergoed moet worden. Ook Valin behandelt alleen de contributie bij werping evenals de Ord. d. l. Mar. v. 1681.

2) Casaregis, disc. 45 n°. 34. „Actio ad petendum contributionem est in rem scripta, proinde si res salvatae postea pereant, domini mercium liberationem consequuntur." Overigens spreekt hij nergens van avarij-grosse bij uitgaven. Verg. Kist bl. 330 v. v. Kaltenborn II bl. 201. Levy bl. 760.

tot de avarij-grosse handeling is overgegaan, geweken is en dus ieder, volgens de waarde die zijne goederen hadden op het oogenblik der redding, moet bijdragen, voor zooverre dit bedrag na afloop der reis nog op zijn goed verhaalbaar is. Latere depreciatie en beschadiging heeft volgens hem geen invloed op het te betalen quantum.

Dat de verplichting tot contributie eene *obligatio re* is in den zin dien PÖHLS er aan hecht of eene reëele actie [1]) gelijk EMÉRIGON ons leert, omdat de redding op kosten van een ander, haar rechtsgrond zou zijn, is zeker eene zeer gewaagde stelling. Veeleer zou, gesteld dat deze rechtsgrond de juiste is (des neen), hieruit voortvloeien dat zij tot eene persoonlijke actie aanleiding geeft, op welker bestaan latere omstandigheden niet den minsten invloed kunnen uitoefenen. Immers het feit, dat er redding heeft plaats gehad ten koste van anderen blijft bestaan, ook al vergaat eenigen tijd later alles. Om deze reden eene *reëele* actie aan te nemen gaat dus niet aan.

Beschouwt men nu den waren rechtsgrond van de avarij-grosse, de billijkheid dat de schade, ten algemeenen nutte op eene zeereis onder bepaalde omstandigheden, die wij hebben leeren kennen, geleden of de onkosten op gelijke wijze gemaakt, door allen pro rata vergoed moet worden, dan is er nog minder plaats voor zulk eene obligatio re. Door toch die verplichting als zoodanig te beschouwen zou in vele gevallen het doel van het ge-

1) Deze schijnbaar technische uitdrukkingen kunnen slechts tot verwarring van begrippen aanleiding geven en moeten dus liever vermeden worden.

heele avarij-grosse recht, vergoeding der schade, illusoir blijven. Avarij-grosse is niets anders dan eene bevoorrechte schuld op het schip en de goederen die behouden aan komen. Even als bij alle dergelijke schulden, kan men den schuldenaar in zijn verder vermogen, hier zijn *fortune de terre* aanspreken, indien de speciaal aansprakelijke goederen niet toereikend zijn [1]). v. KALTENBORN (bl. 88) sluit avarij-grosse bij geheel verlies altijd uit, dus ook wanneer het uitgaven betreft, omdat het zeerecht in het algemeen slechts schip en goed voor zeerechtelijke verbintenissen aansprakelijk stelt, niet het overige vermogen [2]). Dit moge juist zijn wat betreft het jus constitutum van sommige landen, dat het in het algemeen waar is, zou zelfs v. KALTENBORN niet kunnen bewijzen [3]). Het is louter eene petitio principii. Maar toegegeven dat het zeerecht dit eischt, wie moet dan de in de noodhaven gemaakte kosten betalen, als het schip op de verdere reis met de geheele lading vergaat? Als men ze ten laste laat van hem, die ze betaald of voorgeschoten heeft, dan zou deze meer verliezen dan de waarde van zijn schip of goederen bedraagt, en dus de regel door v. KALTENBORN gegeven reeds geschonden worden. Moet men, mag ik vragen, voor dezen persoon eene uitzondering maken

1) Ook in ons recht is de actie tot bijdrage in avarij-grosse, niets meer dan eene bevoorrechte schuld, artt. 487, 489 en 490 W. K. Daarentegen leert ons het vonnis van de Arr. Rechtbank van Amsterdam van 9 Dec. 1869, dat avarij-grosse „een zakelijk regt daarstelt, klevende op het goed, aan hetzelve onderworpen" (W. n°. 3211).

2) Verg. Levy passim, vooral bl. 803.

3) Ik hoef slechts aan het Engelsche en Amerikaansche zeerecht te herinneren.

op dat wat het zeerecht eischt, en hem ten bate van alle anderen, die bij de uitgave geïnteresseerd waren, alleen die kosten laten dragen, waarvoor hij natuurlijk zijn *fortune de terre* zal moeten aanspreken? Men ziet tot welke inconsequenties men op deze wijze moet komen. Het kan dan ook aan geen twijfel onderhevig zijn dat de schipper, wanneer hij door de omstandigheden gerechtvaardigde, noodige en nuttige uitgaven in het algemeen belang maakt, daardoor van dat oogenblik af, schuldeischer van hen wordt in wier belang het geschiedde. Het meest springt dit in het oog bij de kosten van afbrengen (*Salvage*). Gewoonlijk wordt dit door bergers of andere personen gedaan tegen een zeker aantal percenten van de geredde waarde. Ieder eigenaar is dus persoonlijk aan de bergers verbonden tot betaling daarvan, waarop een later vergaan van zijne goederen niet den minsten invloed zal kunnen uitoefenen. Indien nu de schipper dit bedrag voor hen betaalt of tegen eene ronde som over de afbrenging of berging van schip en lading overeenkomt, kan dit dan eene reden zijn om hem, wanneer later bij voortzetting der reis alles vergaat door een hiermede in geenerlei verband staand toeval, alleen die kosten te laten dragen? Immers neen, tenzij men de schreeuwendste onrechtvaardigheid wil begaan. Hetzelfde geldt bij noodhavenkosten; beschouwt men deze als avarij-grosse, dan is er ook geene enkele deugdelijke reden bij te brengen om den omslag uit te sluiten in geval van later vergaan. Toch wordt nog dikwijls als argument gebezigd dat de schipper of reeder de noodhaven-

kosten, die hij betaald heeft, kan laten verzekeren, wat dan den omslag in avarij-grosse, wanneer schip en lading, voordat zij de bestemmingsplaats bereiken, totaal vergaan, overbodig zou maken. Slechter argument bestaat er echter zeker niet. Het bewijst veel te veel. Tegen elke avarij-grosse, hetzij schade, hetzij uitgave kan men verzekering nemen, zoodat deze redeneering lijnrecht tot de afschaffing van het geheele avarij-grosse recht zou leiden. Inderdaad is de afschaffing ervan op dezen grond meer dan eens verdedigd. De meeste schrijvers leeren dan ook dat alle ten gemeene bate gemaakte uitgaven altijd als avarij-grosse ten volle moeten gerestitueerd worden, onverschillig of schip en lading al dan niet behouden blijven [1]).

---

1) Nolte II bl. 610 j°. 693. v. d. Keessel th. 794. Kist V, bl. 331. Arnould (Maclachlan) II, bl. 854. Phillips n°. 1319, 1355 en 1393. Lowndes bl. 161 v. 179 v. Stevens (Phillips) bl. 74, niettegenstaande hij (bl. 209) zegt: „a person is required to pay only in proportion to the benefit received." Benecke (Phillips) bl. 173 „that shipowners and proprietors of cargo, as well as their underwriters, should thus be exposed to losses exceeding the capital orginally invested or insured is perfectly consistent with the nature of the subject, and should be considered beforehand by every person, hasarding his property upon the seas, or engaging in insurances. It is evidently, therefore, a false maxim in the French jurisprudence, that the property on shore should never be prejudiced by adventures at sea," bl. 241 en 243. Baily bl. 144. Frignet, I, n°. 630, die anders bij opofferingen van eigendom redding als eene voorwaarde voor het bestaan van avarij-grosse beschouwt. Frémery bl. 233. Alle wetgevingen beperken daarentegen de verplichting tot bijdrage in avarij-grosse tot de waarde van de geredde goederen, m. a. w. tot het *fortune de mer*. Levy bl. 718 en 764, beweert ten onrechte dat volgens de Hollandsche en Duitsche wetgevingen de uitgaven altijd ten volle vergoed moeten worden. Tegenover de bepaling van a. 738 i. f. W. K. voor een speciaal geval, stel ik de algemeene bepaling van a. 738 pr. W. K. en tegenover a. 707 b. A. D. H. G. a. 706 van hetzelfde wetboek. Alleen de in vele opzichten zoo uit.

Om hen echter, die zeehandel drijven, zooveel mogelijk van het bezwaar te ontheffen, waaraan zij tengevolge van het avarij-grosse recht blootgesteld zijn, van bij eene zeereis nog meer te kunnen verliezen dan de waarde van het vermogen dat zij aan de zee toevertrouwd hebben, zal het zeer dienstig zijn, dat den schipper bij de wet de verplichting opgelegd worde om alle buitengewone onkosten met premie te verzekeren. Hierdoor zal de omslag, wanneer schip en lading naderhand vergaan, bijna altijd overbodig worden, daar de schipper, die gewoonlijk betaald heeft, in dat geval den verzekeraar kan aanspreken. Toch moet avarij-grosse hierom volstrekt niet uitgesloten worden, zooals alle wetgevingen doen, daar de omslag nog altijd in geval van insolventie der verzekeraars te pas zal komen.

Het continentale recht wordt gewoonlijk verdedigd op drie aan het jus constitutum ontleende gronden.

1°. De reeder, die gewoonlijk in de noodhaven de in het algemeen belang gemaakte kosten betaalt, kan deze kosten laten verzekeren. Onze wet (art. 378 W. K.) bepaalt uitdrukkelijk dat de schipper bevoegd is dit te doen, niet, zooals door sommigen uit dit art. in verband met art. 334 W. K. afgeleid wordt, dat hij er toe verplicht is. Wij hebben hierboven echter aangetoond dat

---

stekende Deensche wet (het Konk. Charter van de Copenhaagsche Zeeverzekeringsmaatschappij van 1850) bepaalt in a. 50 uitdrukkelijk dat het recht om omslag van buitengewone uitgaven in avarij-grosse te vorderen, niet verloren gaat wanneer er later een totaal verlies of wel waardevermindering plaats grijpt.

dit niet wegneemt dat de reeder alleen alle schade lijdt, wanneer de verzekeraar insolvent is geworden.

2°. De reeder kan afstand doen van het schip. Een argument van zeer betrekkelijke waarde, daar abandon slechts gedaan kan worden voor door den schipper, zonder voorkennis of uitdrukkelijken last van den reeder, gemaakte schulden, voor zooverre zij natuurlijk door den reeder nog niet betaald zijn. Als dus de schipper geld in de noodhaven opgenomen of verkregen heeft door wissels op den reeder te trekken, kan deze voor die schuld zijn schip abandonneeren, indien hij ten minste van het vergaan bericht krijgt voor de acceptatie van de wissels. Tegenwoordig zal dit echter slechts zelden kunnen geschieden, daar de schipper in de noodhaven gewoonlijk op orders van zijn reeder zal wachten, nu de snelle telegraphische gemeenschap zulks zonder tijdverlies en veel kosten toelaat. Het natuurlijk gevolg zal hiervan zijn dat de reeder persoonlijk verbonden wordt door zijne lastgeving en het recht van abandon voor hem verloren gaat.

3°. De rechtsregel dat niemand voor zeerechtelijke verbintenissen aansprakelijk moet zijn in zijn *fortune de terre*. Dezen zoogenaamden regel hebben wij reeds (bl. 88) besproken. De continentale wetten passen hem juist op den reeder, ter wille van de inladers, niet toe. Ook is het volstrekt geen algemeene regel en zijne juistheid niet boven alle bedenking verheven. In Engeland en Amerika heeft hij ten minste nooit gegolden, en ik geloof niet, dat de handel en scheepvaart van die landen er ooit nadeel door hebben geleden,

want op de congressen te York en Antwerpen gehouden, bleken juist de Engelsche kooplieden en reeders zeer tegen het continentale stelsel gekant te zijn. De geheele regel is trouwens een utiliteitsregel, die als zoodanig misschien zeer juist en wenschelijk, maar zeer zeker nooit volgens algemeene rechtsbeginselen te verdedigen is.

Afgescheiden van dit alles dient men ook hierop te letten, dat avarij-grosse uitgaven, omgeslagen moeten worden over de waarde die de goederen hadden op het oogenblik, dat die uitgave ten algemeenen nutte gemaakt werden. Het is de grootste onrechtvaardigheid, wanneer bijv. de waarde van het geredde minder bedraagt dan de gemaakte noodhavenkosten, die kosten aan den reeder slechts in zooverre te vergoeden, als zij op die geredde goederen verhaald kunnen worden, in een woord om de avarij-grosse om te slaan over de waarden ter bestemmingsplaats, waardoor ook nog de inlader, wiens goed gered is, zwaarder belast zal worden ten voordeele van hem, die het zijne misschien grootendeels verloren heeft. Zoodra de uitgaven gedaan worden, wordt ook het voordeel er van genoten. Zijn er noodhavenkosten gemaakt dan bestaat het voordeel dat ieder daaruit trekt daarin, dat schip en lading de reis in zeewaardigen toestand voortzetten en is dus voor ieder geëvenredigd aan de waarde die zijn eigendom op dat oogenblik bezit. Latere ongelukken kunnen hierin geene verandering brengen; omdat het goed van den een misschien vergaat voordat het de bestemmingsplaats bereikt, mag een ander niet zwaarder belast

worden. Ieder moet zijn eigen deel in de voor allen gemaakte kosten dragen, wat er later ook gebeure.

Het hier gezegde omtrent de noodzakelijkheid van redding uit het gevaar, in het kort resumeerende, kunnen wij de volgende conclusie opmaken: avarij-grosse uitgaven moeten omgeslagen worden over de waarde, die de bijdrageplichtige goederen op het oogenblik dier uitgave bezitten. Noch de bevoegdheid van de reeders om deze kosten te verzekeren, noch het hun toekomende recht van afstand, noch de zoogenaamde rechtsregel, dat men aan de zee niet meer moet verliezen dan men haar toevertrouwd heeft, kan eene voldoende reden zijn om avarij-grosse altijd uit te sluiten als later alles vergaat, of tot het geredde te beperken als de waarde daarvan minder bedraagt dan de gemaakte kosten.

De volgende bepalingen zouden dunkt mij de meest juiste zijn en tevens de geschiktste om het recht en de eischen der praktijk (het continentale stelsel) zooveel mogelijk met elkander te verzoenen en daardoor de voornaamste zwarigheden voldoende op te lossen.

1°. De noodhavenkosten die in avarij-grosse vallen worden omgeslagen over de waarde, die schip, vracht en lading bezitten op het oogenblik van het verlaten der noodhaven.

2°. De reeder, en de schipper voor hem, is verplicht deze kosten met de premie in het belang van allen te verzekeren.

3°. De avarij-grosse omslag heeft, indien schip en lading naderhand geheel verloren gaan, slechts plaats

in geval van faillissement of insolvabiliteit van den verzekeraar.

4°. Indien de waarde van het geredde minder bedraagt dan de som, die de eigenaar daarvan in avarij-grosse moet betalen, moet de reeder voor dit verschil den verzekeraar aanspreken en kan hij den eigenaar van het geredde eerst aanspreken in geval van faillissement of insolvabiliteit van den verzekeraar.

Verkoop van goederen in de noodhaven om de avarij-grosse kosten te bestrijden, moet geheel met werping gelijk gesteld worden, daar in dat geval voor eene uitgave de opoffering van goed in de plaats gesteld wordt [1]).

---

1) Zie Nolte II bl. 606. Arnould (Maclachlan) II bl. 829. Phillips n°. 1361. Lowndes bl. 153 v. Stevens (Phillips) bl. 70. Benecke (Phillips) bl. 182 v., 193. Baily bl. 94. Frignet 1 n°, 368. Bécane noot op Valin II bl. 68. Anders Frémery bl. 221 v. Pothier II, des Louages Mar. n°. 34 en 72. Valin II bl. 68 v. Emérigon (Boulay-Paty) II bl. 475 noemt het „une espèce de prêt forcé à grosse aventure." Als de goederen in de noodhaven meer opbrengen dan zij ter bestemmingsplaats opgebracht zouden hebben, wien komt dan dat surplus toe? Dit moet ten bate van de gemeenschap komen, en dus van het totaal der avarij-grosse onkosten afgetrokken worden, „quoniam detrimenti, non lucri fit praestatio." Zie Benecke (Phillips) bl. 193. Stevens (Phillips) bl. 71 v. en daar op bl. 72 de noot van Phillips. Nolte II bl. 609, in tegenspraak met hetgeen hij op bl. 700 zegt. Frignet n° 371 en 372. Anders Phillips n° 1364. Lowndes bl. 156. Emérigon (Boulay-Paty) t. a. p. bl. 475 i. f. Levy bl. 777 v. Baily, l. c. Frémery l. c. Hoe men het profijt, door den verkoop in de noodhaven verkregen, aan de eigenaars der goederen kan toewijzen, op grond dat de schipper anders bij den verkoop voordeel zou hebben, en daar dus te lichtvaardig uit eigenbelang toe zou overgaan, is mij niet recht duidelijk. Aan eene gedwongen leening kan men hier evenmin denken. Slechts voor zooverre de verkoop geschiedt ook tot dekking van avarij-particulier kosten, zou men hem als zoodanig kunnen beschouwen. Zie de beslissing van de „Court of King's Bench" in Richardson v. Nourse bij Phillips n° 1364 en Lowndes bl. 155.

Naar aanleiding van het in deze § ontwikkelde meen ik dat mijn onderzoek de volgende conclusie wettigt:

Bij avarij-grosse komt het slechts daarop aan of er schade geleden is; eene dadelijke of wel latere redding uit het gevaar is voor het bestaan daarvan volstrekt geen vereischte.

Om die schade te bepalen, moet men hem, wiens goederen opgeofferd zijn of die kosten betaald heeft, in denzelfden toestand brengen, waarin hij zou verkeerd hebben, indien in plaats van zijne goederen die van een ander opgeofferd of die uitgaven door een ander gedaan waren.

Zij, die deze schade moeten vergoeden, moeten bijdragen, naar gelang van het voordeel dat zij daaruit getrokken hebben, dat niet hunne goederen opgeofferd zijn, maar die van een ander, dat niet door hen, maar door een ander de uitgaven gedaan zijn.

Vergaat schip en lading na avarij-grosse handelingen geheel en al dan wordt eene vergoeding voor gedane opofferingen onmogelijk, terwijl die voor gemaakte kosten blijft bestaan.

Nu wij de verschillende vereischten voor het bestaan van eene avarij-grosse handeling hebben leeren kennen, alsmede de voorwaarden waaronder de gevolgen daarvan avarij-grosse zijn, is het niet moeilijk eene algemeene definitie van avarij-grosse te geven. Zij zal moeten luiden:

Avarij-grosse is elke schade of uitgave die het noodzakelijke en voorziene gevolg

is, van eene buitengewone handeling, door den schipper opzettelijk verricht, tot afwending van een alles dreigend gevaar van geheel verlies, en die daarom over schip, vracht en lading wordt omgeslagen.

AFDEELING II.

Heeft het avarij-grosse recht nog reden van bestaan?

Werd er vroeger niet aan gedacht in een onderzoek van deze vraag te treden, daar niemand er aan twijfelde ze toestemmend te beantwoorden, tegenwoordig moet men er wel de aandacht aan wijden, sedert meer dan eens de afschaffing van het geheele avarij-grosse recht tot leuze werd verheven.

't Is bekend dat door sommigen (o. a. CAUVET en LOWNDES) het avarij-grosse recht wordt beschouwd als een utiliteitsrecht, [1]) dat zijn bestaan te danken heeft aan het belang van den zeehandel. Natuurlijk moet deze beschouwing tot geheele afschaffing van dit recht leiden, zoodra het zou blijken niet meer in het belang van den handel te zijn. Maar al is men met mij van meening dat avarij-grosse haar oorsprong vindt in de algemeene beginselen van billijkheid en recht, ook dan nog zou men met vrucht kunnen beweren, dat de bizondere toestand waarin de zeehandel op een gegeven oogenblik verkeert, de onbillijkheid gelegen in het afschaffen van

1) Vide supra bl. 5—10.

datgene wat het recht medebrengt, in casu van de avarij-grosse, kan opheffen. Blijkt het bijv. dat dit in het belang van dien handel en mogelijk zou zijn zonder benadeeling van de daarbij het meest geinteresseerde personen, dan zal het nuttig en noodig kunnen zijn daartoe over te gaan, zonder zich te laten weerhouden door de overweging dat het strenge recht dit niet toe zou laten. Zoo zou bijv. de reeder volgens algemeene rechtsbeginselen nooit gerechtigd kunnen zijn, zich van de verbintenissen door boekhouder of schipper aangegaan, door abandon van vracht en schip te bevrijden. Toch wordt hem dit beneficium in het belang van den handel door zeer vele wetgevingen toegekend, en is het bestaan daarvan in het algemeen om deze reden te rechtvaardigen. Maar er moet dan ook een deugdelijk bewezen belang, eene algemeene behoefte bestaan, het moet om practische moeilijkheden ondoenlijk zijn het recht te handhaven, wil zulk een inbreuk op het recht geoorloofd en gewettigd zijn. Van dit bewijs zal dus altijd alles afhangen en het moet door hem, die de avarij-grosse zou willen afschaffen, in de eerste plaats geleverd worden. Het belang van den zeehandel, wel verre van den rechtsgrond van avarij-grosse te zijn, zou dan de reden van hare afschaffing kunnen worden.

T. F. W. TONNIES, een Duitsche schrijver over assurantie, was de eerste die meende dit te kunnen doen. In het werkje: *Ueber Averiegrosse und die nothwendige Abhülfe häufiger Misbrauche bei dieselben* (*Hamburg* 1823), tracht hij aan te toonen dat avarij-

grosse door de assurantie onnoodig is geworden, ten minste binnen zeer enge grenzen beperkt kan worden. Hij doet dit echter op zulk eene wijze, dat v. KALTENBORN [1]) hiervan kon schrijven: „Er wagt es dennoch die Jahrhunderte lang nebeneinander als berechtigt herlaufende Entwickelung beider Instituten im praktischen Seerecht gleichsam Lügen zu strafen. Die Grunde aber, welche er zu Belegung seiner Meinung angeführt, sind so seicht, so einseitig im egoistischen Interesse der Assecuradeurs, sind ferner bereits gleichzeitig von Pöhls [2]) widerlegt worden, und steht endlich diese Ansicht so vereinzelt in Praxis wie in Theorie da, dass es sich nicht der Mühe zu verlohnen scheint, darauf weiter einzugehen. Er genügt die blosse Erwähnung."

Zijn voetspoor zou echter later door velen gevolgd worden. Zoo werd op het internationale avarij-grosse congres, te Antwerpen in 1877 gehouden, door de afgevaardigden van Lloyd's, de heeren NATUSCH en HILLMANN, eene missive van het hoofdbestuur dier corporatie overhandigd, waarin onder meer verklaard werd dat het overweging verdiende te onderzoeken, of avarij-grosse niet geheel afgeschaft kan worden [3]). De heer HILLMANN betoogde met „ onmiskenbaar talent dat er in beginsel geen avarij-grosse bestond en dat het voor de assuradeurs voordeeliger was van alle

1) t. a. p. bl. 74 § 162.

2) M. Pöhls. Bemerkungen über Havarie-Grosse nach Prinzipien des Rechts und der Handelspolitik.

3) Zie infra Hoofdst. II, § 4.

avarij-grosse eenvoudig avarij-particulier te maken" [1]). Hij baseerde zich voornamelijk daarop, dat alle eigendommen die aan de gevaren der zee worden blootgesteld, verzekerd zijn [2]), en meende dat het daarom tot besparing van kosten en voorkoming van misbruiken het beste was de avarij-grosse geheel af te schaffen. Deze toch was slechts een „heavy burden" voor den handel en in het nadeel der verzekeraars. Juist dit bijna uitsluitend letten op de belangen der verzekeraars was de oorzaak dat Lloyd's een veel te eenzijdig standpunt innam en daarbij den bodem van het recht grootendeels verliet. Ook nog anderer belangen staan hier op het spel, die zeker niet, gelijk ik nader hoop aan te toonen, de algeheele afschaffing van avarij-grosse vorderen, maar wel hare beperking binnen de juiste grenzen, en het zooveel mogelijk tegengaan van de misbruiken, welke aan de praktijk verbonden zijn [3]). Lloyd's maakte dan ook geen bepaald voorstel van deze hare meening, die door eene groote meerderheid krachtdadig bestreden werd en bij niemand instemming vond [4]).

In den allerlaatsten tijd is weder een bestrijder van het avarij-grosse recht in Duitschland opgestaan in den

---

1) Woorden van Mr. Rahusen in zijn verslag van de vergadering te Antwerpen bl. 5.

2) Zie hetgeen Mr. Levy hier over zeide op de vergadering der Ned. Juristenvereeniging van 29 Aug. 1879 in Pal. v. Just. Bijblad n° 37. „Veeleer moest volgens dien spreker, de avarij-grosse worden ingekrompen, ja het was zelfs de vraag, of zij in het geheel wel noodig was. Immers nagenoeg alles wordt toch verzekerd en het is dus van minder belang, wie de schade draagt."

3) Verg. A. de Courcy II bl. 281 v.

4) Verg. infra Hoofdst. II, § 4.

persoon van J. PH. SCHNEIDER, koopman en gevolmachtigde (agent) van eene zeetransport-verzekerings-vereeniging te Bremen „*Seerechtliche Fragen. Eine Betrachtung von Urtheilen des Ober-Appellationsgerichts zu Lubeck, des Reichsoberhandelsgerichts zu Leipzig, des Obergerichts zu Hamburg und des Handelsgerichts zu Bremen; nebst einer Abhandlung betreffend die überlebte Institution des gemeinen Haverei (Havarie Grosse), Berlin* 1879," is de titel van het werkje, waarin hij de avarij-grosse en alles en een ieder die daarmede in betrekking staat eens duchtig onderhanden neemt [1]). Op bl. 32 begint hij het hoofdstuk over avarij-grosse, met als motto te kiezen de woorden van Mephistopholes uit het eerste deel der Faust, waar hij tegen den scholier (Schüler) zegt:

„Es erben sich Gesetz, und Rechte
Wie eine ew'ge Krankheit fort;
— — — — — — — — — —
— — — — — — — — — —
Vernunft wird Unsinn, Wolthat Plage."

Uit hetgeen de heer SCHNEIDER ons dan verder ten beste geeft, blijkt dat hij de dispacheurs beschouwt als de booze geesten, die de grootste plaag van den zeehandel in den tegenwoordigen tijd, de avarij-grosse (die toen er nog geene verzekering bestond een weldaad was), zorgvuldig in stand houden. Deze heeren toch, wier dagelijksch brood uit ongelukken voortkomt en

1) Een uittreksel der „Seerechtliche Fragen," voor zooverre het avarij-grosse recht daarin behandeld wordt, vindt men in „Fritsch, Annalen des gesammten Versicherungs-Wezens 1879 n⁰. 18 v.

voor wie iedere avarij-grosse een feestmaal is (sic, bl. 37), hebben het kleine lootje dat in den grond gestoken was, allengs tot een' reusachtigen boom met wijd uitgespreide takken, die kwade vruchten dragen, aangekweekt. De heer SCHNEIDER werkt deze beeldspraak nog verder uit (bl. 52) en schijnt dus in het avarij-grosse recht een sprekend voorbeeld van het „tandem fit surculus arbor" gevonden te hebben. Wij leeren bovendien uit zijne onpartijdige en ware verhandeling (sic, bl. 76) dat deze zooveel kwaad stichtende dispacheurs steeds, met de reeders gemeene zaak makende, speciaal de verzekeraars tot hunne slachtoffers uitkiezen, en deze arme lieden, die hen moeilijk kunnen controleeren en voor wie de weg van rechte gewoonlijk te kostbaar is, steeds op eene ergelijke wijze trachten te plukken. In het kort kunnen wij overigens den inhoud aldus weergeven: aan de avarij-grosse zijn vele en velerlei misbruiken verbonden, de dispacheurs zijn hiervan de oorzaak, omdat het in hun belang is zooveel mogelijk alles in avarij-grosse te brengen, de verzekeraars zijn de lijdende partij, de dispacheurs kan men niet missen en moeilijk controleeren, het is dus in het belang van de verzekeraars om avarij-grosse geheel af te schaffen, ergo moet men in het belang van den handel daarop aandringen. Hieruit blijkt duidelijk dat bij den heer SCHNEIDER het belang van den geheelen zeehandel identiek is met het belang van de verzekeraars. Hij zelf toch doet uitkomen dat de inladers bijna altijd verzekerd zijn en het voor hen dus onverschillig is, wat avarij-grosse is en wat niet, daar zij toch alles

terug krijgen. Tot staving van zijn beweren dat het begrip van avarij-grosse veel te ver buiten zijne grenzen uitgebreid wordt, geeft hij een zestal voorbeelden van in Bremen opgemaakte dispachen, waarin dit werkekelijk meer of minder het geval is. Dat er misbruiken bestaan, hoefde hij waarlijk niet te bewijzen, dat weet iedereen wel en zal niemand hem tegenspreken, maar is dat een reden om het geheele rechtsinstituut af te schaffen, zooals hij doen wil, zonder dat er van het geringste onderzoek blijkt, of die misbruiken ook voorkomen of verhinderd kunnen worden met instandhouding van het recht?

Ontegenzeggelijk wordt door vele kooplieden misbruik gemaakt van het failissement, en wordt deze instelling dikwijls gebruikt om zich te verrijken, wat toch zeker lijnrecht tegen de bedoeling van den wetgever indruischt; bijna dagelijks zien wij, zoowel hier als elders, hoe naamlooze vennootschappen op aandeelen het werktuig zijn in handen van bedriegers en oplichters, die daardoor tal van menschen van hun geld berooven, maar zou de heer SCHNEIDER daarom het faillissement willen afschaffen en het oprichten van naamlooze vennootschappen verbieden? Zeker zou het zeer consequent van hem zijn, maar ik geloof toch dat hij zelf in zou zien hoe overdreven en ongerijmd zijne redeneering is. Er is bijna geen deel van het recht dat niet in handen van enkelen tot misbruik aanleiding geeft, maar daarom moet men ook vóór alles onderzoeken hoe men zulk misbruik kan beteugelen. Had de heer SCHNEIDER dit met ernst en onpartijdig gedaan, hoeveel meer

waarde zou zijn arbeid niet bezitten! Hij heeft voornamelijk, even als Lloyd's op het Congres te Antwerpen, de belangen der verzekeraars op het oog, maar vergeet daarbij geheel dat ook de verzekering tot misbruiken aanleiding geeft. Zijne eigene wapens worden dan ook door den heer A. DE COURCY [1]), nog wel den administrateur van de „Compagnie d'Assurances genérales" te Parijs, tegen hem gekeerd, waar deze zeer juist schrijft (bl. 281): „Il y a là (met betrekking tot de verzekering) de bien autres fraudes que celles des avaries communes, il y a des crimes [2]), il y a aussi des catastrophes, amenées par l'incurie, qui coûtent la vie à de nombreux équipages. Ce ne sont pas non plus les litiges qui font défaut [3]). Un esprit absolu proposera donc de supprimer les assureurs," en verder (bl. 285): „Il n'y a pas plus lieu de supprimer l'avarie commune à cause de ses abus que l'institution des assurances".

SCHNEIDER beroept zich voornamenlijk daarop dat de verzekeraars, die misschien in de verst verwijderde landen overal verspreid wonen, den dispacheur moeilijk kunnen controleeren en dat de som, die van hen gevorderd wordt, gewoonlijk te klein is, om zich daarvoor de kosten van een proces op den hals te halen. Dit alles zou veranderen als er alleen avarij-particulier bestond. Dan toch zou de schade gewoonlijk slechts één

1) Questions de dr. mar. II bl. 280 v.

2) Wie herinnert zich niet de Bremer catastrophe, die eenige jaren geleden plaats greep.

3) In ons land worden, zonder overdrijving, zeker tienmaal meer processen gevoerd over assurantie-, dan over avarij-grosse zaken.

verzekeraar aangaan, die veel beter contrôle zou kunnen uitoefenen en voor wien de som grooter en dus een proces waard zou zijn. Op deze moeielijkheid van contrôle is echter wel wat af te dingen en zij zal volstrekt niet in alle gevallen door het bestaan van avarij-particulier opgeheven worden. Waar de moeilijkheid bijv. bestaat in het bewijs, doet het er niets toe of er één dan wel vijf en twintig verzekeraars zijn; het zal voor één persoon niets gemakkelijker zijn dit te leveren. Hieromtrent verdienen ook de volgende woorden van LEWIS in het „*Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht*" onze opmerking: „handelt es sich um bedeutende Interessen, dann verständigen sich selbst die an den entfernsten Orten wohnenden Versicherer schon in der kürzesten Zeit über die in dieser Hinsicht zu ergreifenden Maszregelen; und heutzutage wird dies noch wesentlich durch die Verbände der verschiedenen Versicherungsgesellschaften erleichert" [1]).

De kracht van het argument dat de kosten van een proces voor de verzekeraars gewoonlijk te hoog zijn, meen ik ook te moeten ontkennen. Overal toch moet de verliezende partij de kosten betalen; hoe deze dus den verzekeraar kunnen weerhouden om te procedeeren, wanneer er een geheel ongemotiveerde en onrechtmatige eisch tegen hem ingesteld wordt (dit toch is de casuspositie van den heer SCHNEIDER) en hij dus met zekerheid kan weten de winnende partij te zullen zijn, is mij een raadsel. De verzekeraars hebben het hier

1) d. XXIV. bl. 522.

juist in hun macht de misbruiken tegen te gaan, en het was beter dat zij dit deden en steeds onwrikbaar op hun recht stonden, dan ze door hun lauwheid in de hand te werken en dan later te klagen en alles af te willen schaffen. Het beste bewijs, dat een meer energiek optreden van de verzekeraars veel goed zou kunnen doen, levert een juist door den heer SCHNEIDER (t. a. p. bl. 62) gegeven voorbeeld van eene onrechtmatige avarij-grosse vordering, die, terwijl er door een verzekeraar aan voldaan was, tegen een ander afgewezen werd toen het tot een proces kwam.

Trouwens de geheele bewering dat de misbruiken aan het avarij-grosse recht verbonden door het aannemen van den regel: *res perit domino*, zouden ophouden, is niets meer dan eene hypothese. Het eenige gevolg van de afschaffing der avarij-grose zal dit zijn, dat dezelfde verliezen eenvoudig door andere personen gedragen worden, en het meerendeel der bestaande misbruiken weer onder een andere gedaante te voorschijn treden, daar deze niet onmiddellijk uit het avarij-grosse recht, maar veeleer naar aanleiding daarvan uit de verzekering voortspruiten [1]).

Wat er ook bewezen moge zijn, dit zeker niet, dat het handelsbelang gebiedend vordert dat er slechts avarij-particulier besta, en nog minder dat het wegens practische moeilijkheden of aan de toepassing verbondene bezwaren onmogelijk zou zijn om de avarij-grosse in stand te houden, zooals het recht en de billijkheid

1) Verg. R. Ulrich Denkschrift bl. 27.

dit eischen. In Engeland staat dan ook Lloyd, in Duitschland de heer SCHNEIDER in zijne pogingen nog geheel alleen, terwijl Lloyd's te Antwerpen, zoowel door de kooplieden als door de verzekeraars, die hunne eigene belangen toch wel zullen kennen, krachtig werd bestreden. Opmerking verdient ook dat de technische commissie voor de zeescheepvaart, waaraan door de Duitsche regeering de taak is opgedragen, een onderzoek in te stellen naar de internationale regeling van het avarij-grosse recht, in hare zitting van 27 Febr. 1879 eenstemmig besloot, dat het wenschelijk is dat avarij-grosse blijft bestaan [1]).

Wij kunnen dus stellen:

1°. Dat het recht en de billijkheid het bestaan van avarij-grosse dringend vorderen [2]).

2°. Dat er nergens practische bezwaren bestaan van dien aard, dat zij het bestaan van avarij-grosse onmogelijk maken of bemoeilijken.

3°. Dat nog nooit gebleken is, althans niet voldoende, dat het belang van den handel de afschaffing van avarij-grosse gebiedend noodzakelijk maakt.

Zelfs zij, die in dat belang alleen den rechtsgrond van avarij-grosse zien, zijn het allen daarover eens, dat in den tegenwoordigen tijd deze rechtsgrond nog

1) Zeitschrift f. d. g. Handelsr. t. a. p. bl. 524. C. H. H. Franck, Bericht über die Bestrebungen etc. bl. 55 v. en 63 v.

2) Zie de Courcy, II bl. 282 v. Zoo zegt hij, sprekende over de mogelijkheid om een' gekapten mast niet in avarij-grosse te brengen: „Non, ce serait le comble de l'injustice, ce serait presque un dol, et il n'y a pas au monde un législateur éclairé qui puisse se résoudre à faire entrer une pareille iniquité dans un code."

onverzwakt bestaat [1]). Inderdaad, een oogenblik toegegegeven dat dit belang de eenige reden van het bestaan van avarij-grosse is, dan is zij ook eene voldoende reden. Zoolang toch de schippers menschen zijn, zullen zij ook bizondere belangen met hunne principalen, de reeders, gemeen hebben, en zal avarij-grosse omslag het eenige middel zijn om hen zoodanig bij het behoud der lading te interesseeren, dat het hen onverschillig is, ten koste van wiens eigendom eene handeling tot behoud van schip en lading beide verricht wordt, of wie de onkosten met hetzelfde doel gemaakt voorschiet. Daarom zou juist de afschaffing van de avarij-grosse een zware slag voor den zeehandel zijn. In de bekende werken van CAUVET en LOWNDES wordt dit uitvoerig behandeld, aangetoond en met voorbeelden gestaafd, waarom ik meen niet beter te kunnen doen dan daarheen te verwijzen [2]).

Nu echter nog een enkel woord over de misbruiken.

Kunnen wij voor den heer SCHNEIDER weinig sympathie gevoelen om zijne partijdigheid en minder parlementaire uitdrukkingen, het valt niet te ontkennen, dat zijn werkje een menigte van behartigingswaardige wenken bevat, en een der grootste gebreken aan het

---

1) Zie Cauvet II bl. 84 v., 143. Lowndes bl. XLVIII, bl. 97. Rathbone, in zijne brochure in de Transactions of the Gen. Av. Committee van 1862 opgenomen. Mr. Rahusen, Verslag v. h. Congr. te Antwerpen bl. 6, waar men tevens eene wederlegging vindt van de motieven door de afgevaardigden van Lloyd's voor hun denkbeeld bijgebracht.

2) Zie ook de Courcy, passim maar vooral bl. 282 v.

avarij-grosse recht klevende, onbarmhartig blootlegt. Het is toch maar al te waar, dat vooral in de laatste jaren door enkele dispacheurs aan avarij-grosse eene ongeoorloofde en onrechtvaardige uitbreiding wordt gegeven. Natuurlijk staan bij de dispache de belangen van de reeders eenigzins tegenover die der inladers, en met deze tegenover de verzekeraars der lading. Hoe meer kosten de reeder vergoed kan krijgen, des te beter voor zijne beurs. Hij zal zich dus zooveel mogelijk toeleggen op het uitvinden van avarij-grosse schaden en kosten, daar waar zelfs geen enkele reden voor zulk eene vergoeding bestaat, en zal van avarij-grosse spreken waar de schade buiten het begrip daarvan valt. De persoon die voornamelijk dergelijke handelingen kan beletten en voorkomen is de dispacheur, de door partijen of door den reeder benoemde persoon, om naar recht, billijkheid en wet de dispache op te maken. Maar juist hierom moet de dispacheur zulk een onpartijdig man zijn, een onafhankelijk persoon, die boven de partijen staat, slechts het recht en de billijkheid raadpleegt en die niet ter wille van meerdere winst de onrechtmatige belangen van eene partij ten praejudicie der andere dient. Daarom is het beroep van dispacheur zulk een schoon en edel beroep en is het zoozeer te betreuren, dat nog door sommigen deze gewichtige positie misbruikt wordt ten faveure van reeders en schippers. In dit opzicht is hetgeen SCHNEIDER zegt dan ook zeer gegrond; zijn werkje moge eene waarschuwing zijn tegen partijdigheid. Nu staat SCHNEIDER nog vrijwel alleen en is er nog weinig kans op afschaffing van avarij-grosse, maar

hoe lang zal dit duren als misbruiken op zulk eene ergerlijke wijze blijven toenemen? De klachten zijn algemeen, zoowel in Engeland, als in Frankrijk en Duitschland. Men sla de jongste literatuur slechts op, overal wordt er op gewezen. Ook in ons land zijn niet alle dispachen even rechtvaardig en onpartijdig. Op de dispacheurs rust de schoone taak het avarij-grosse recht weer in zijn eer te herstellen. Van hen toch is de meeste verbetering te wachten; een eerlijk dispacheur is de beste waarborg tegen misbruiken.

Overigens zouden ook de volgende drie dingen veel tot beteugeling daarvan kunnen bijdragen.

Ten eerste moet er eene vrije concurrentie tusschen de dispacheurs kunnen bestaan. Het moet een vrij beroep zijn, wat in sommige landen, met name Duitschland, nog niet het geval is. De partijdige dispacheur zal dan in het verlies van zijne praktijk eene welverdiende straf ondergaan, en de belanghebbenden het aan zich zelf te wijten hebben indien zij benadeeld worden. Monopolie werkt altijd verderfelijk en is ook hier eene hoofdoorzaak van het kwaad.

Ten tweede eene duidelijke, ondubbelzinnige wetgeving op het stuk van avarij-grosse, uit wier bepalingen, niet zooals uit ons art. 699 W. K. (vooral het beruchte n°. 23) allerlei onrechtmatige vorderingen gedistilleerd kunnen worden. Dat zich hierbij echter groote moeilijkheden opdoen valt niet te ontkennen, want zelfs de duidelijkste wet is niet bestand tegen chicane-geest. Toch kunnen in dit opzicht de wetten van bijna alle staten nog zeer verbeterd worden, en is in ons land

aan de onlangs bij Kon. Besluit van 22 Nov. 1879 benoemde staatscommissie tot herziening van het Wetboek van Koophandel, eene schoone taak weggelegd. Trouwens de namen der leden waarborgen de beste verwachtingen. Bepalingen in den geest der hier volgende zouden vooral zeer wenschelijk zijn:

1°. Zoo dikwijls de schipper gedwongen wordt een noodhaven binnen te loopen, omdat de toestand waarin het schip, de lading of de equipaadje verkeert het gevaarlijk maakt onder de bestaande omstandigheden de reis voort te zetten, of wel wanneer men zulks doet tot ontvluchting van vijanden of roovers, zijn de volgende kosten, voor zooverre zij onvermijdelijk zijn, maar ook alleen deze, avarij-grosse, te weten: de kosten verbonden aan het binnenloopen en weder verlaten der haven, de kosten van lossing en wederinneming der lading, de schade door de lading bij die lossing en wederinlading noodzakelijk te lijden, de pakhuishuur der geloste lading en de kosten van gagie en onderhoud der bemanning gedurende het verblijf in de noodhaven tot den dag dat de reparatie voltooid had kunnen zijn en de haven weder verlaten worden.

2°. Alle kosten welke verbonden zijn aan de herstelling van eene avarij-particulier in eene noodhaven of elders, en aan het huren en ontbieden van eene nieuwe bemanning, wanneer dit noodig mocht zijn, zijn avarij-particulier ten laste van den reeder.

3°. De kosten van het aandoen eener noodhaven of van het oponthoud aldaar, wegens tegenwind, ijsgang

en andere gewone omstandigheden eener zeereis, zijn avarij-particulier [1]).

Door deze en dergelijke bepalingen zal ten minste het brengen in avarij-grosse der premie van verzekering der in de noodhaven in pakhuizen opgeslagene goederen, van de kosten verbonden aan het laten overkomen van equipaadje uit eene andere plaats, als deze in de noodhaven niet te krijgen is, van het onderhoud en de gagie van de equipaadje tot aan de bestemmingsplaats, (zooals wel eens is voorgekomen!!!) onmogelijk meer te verdedigen zijn met de wet in de hand. Deze en dergelijke misbruiken toch gaan tegenwoordig gewoonlijk vergezeld van een meestal onjuist beroep op het veel te rekbare art. 699 n^0. 23 W. K.

Voor alle niet speciaal voorziene gevallen zou men dan de boven (bl. 96 v.) door mij gegeven definitie tot richtsnoer kunnen nemen.

In het bizonder verdient ook het „Projet de Code," door de in 1865 in Frankrijk benoemde commissie tot herziening van de „Code de Commerce" in 1869 ingediend, de opmerkzaamheid van allen die in het avarij-grosse recht eenig belang stellen. Beknopt en duidelijk zal het een zeer goed wetboek kunnen vormen, terwijl het de meeste gebreken die de „Code de Commerce" ontsieren, zal wegnemen. Vooral art. 412 is een groote stap vooruit, daar het bij geheel verlies de contributie enkel uitsluit voor opgeofferde of geworpene goederen, en deze dus, want zoo ooit dan is hier een

---

1) Duidelijkshalve heb ik dezen regel hier nog gegeven; zij is reeds implicite in de eerste begrepen.

argumentum a contrario geoorloofd, schijnt te laten bestaan voor gemaakte uitgaven en onkosten. Ook meen ik te moeten wijzen op de Deensche wet (het Koninklijke Charter van de Copenhaagsche Zeeverzekeringsmaatschappij van 1850), welke, boven alle op het oogenblik bestaande wetten, uitmunt door juistheid en rechtvaardigheid.

Eindelijk moet het bewijs beter geregeld worden. Natuurlijk komt dit gewoonlijk slechts van éénen kant, daar het meestal geput moet worden uit scheepsverklaringen, het journaal en andere stukken afkomstig van den schipper, wiens belang, als hij zelf geen reeder is, toch steeds identiek zal zijn met dat van den reeder, die hem aangesteld heeft. Het is daarom van het hoogste belang geen schade in avarij-grosse toe te laten, dan voor zooverre overtuigend bewezen kan worden, dat zij een noodzakelijk gevolg eener avarij-grosse handeling was, m. a. w. elke schade moest als avarij-particulier beschouwd worden tenzij bewijs geleverd werd van het tegendeel. Eene betere regeling van de bewijskracht der scheepsverklaring is ook dringend noodig, vooral in die landen waar zij een volledig bewijs oplevert, hetgeen de bron is van vele misbruiken [1]). Tevens zou het zeer nuttig zijn het afleggen eener valsche scheepsverklaring strafbaar te stellen. Werd dit gedaan en hieraan streng door het Openbaar Ministerie de hand gehouden, dan zou er reeds veel zijn gewonnen, daar de meeste dier verklaringen tegen-

---

1) In ons land is tegenbewijs toegelaten.

woordig eene zeer twijfelachtige waarde bezitten, hoofdzakelijk ten gevolge van de, met het oog op onze wet, zeer juiste beslissing van den Hoogen Raad van 25 Juli 1864, dat het afleggen en zelfs beëedigen van eene valsche scheepsverklaring niet strafbaar is [1]). Met genoegen kunnen wij dan ook constateeren dat in het ontwerp Wetboek van Strafrecht de gewenschte verbetering voorgesteld is, daar de valsche scheepsverklaring in het bereik valt van art. 248. Ontw. 1879.

Doet eindelijk iedereen in zijn werkkring zijn best om het recht te doen zegevieren, dan zal ongetwijfeld aan vele klachten spoedig een einde komen.

De inhoud van dit hoofdstuk laat zich kortelijk samenvatten in de volgende conclusiën:

1°. Avarij-grosse is tot nog toe onmisbaar.

2°. Van een theoretisch standpunt beschouwd, is het continentale stelsel verre te verkiezen boven het Engelsche.

3°. De bestaande misbruiken zijn het beste te beteugelen door onpartijdige dispacheurs, gesteund door eene betere wettelijke regeling.

1) Zie Oudeman, Verh. over Strafr. en Strafv., n°. 8. Rechtsg. Bijbl. d. XV, jg. 1865, bl. 422. v. d. Hon. Sr. en Sv. jg. 1864, bl. 212. Ned. Rechtspr. 77, § 85, bl. 260. Mag. v. H., d. VI, bl. 309. Opm. en Med. van Mrs. Oudeman en Diephuis, d. XVI, 2de reeks, d. VI (jg. 1865) bl. 9.

TWEEDE HOOFDSTUK.

Geschiedenis der internationale avarij-grosse beweging.

Met een enkel woord hebben wij reeds opgemerkt hoe de betrekkelijke eenheid die in de Middeneeuwen, ten gevolge van het groote gezag die de costumen en usantiën van enkele voorname zeeplaatsen bezaten, in het avarij-grosse recht bestond, na de 15de eeuw spoedig verloren ging, doordat de hooge vlucht, die handel en scheepvaart na de ontdekking van Amerika en Oost-Indië namen, de zelfstandige ontwikkeling van het recht in een steeds toenemend aantal handelsplaatsen zeer in de hand werkte. Wel heeft het Napoleontische codificatie-systeem weer eene meerdere eenheid in het leven geroepen, maar toch altijd slechts eene betrekkelijke, daar vele usantiën zijn blijven bestaan, doordat de overeenkomsten partijen tot wet strekken en men toch altijd nog met een voor elk land ver-

schillend recht te doen heeft, terwijl in Engeland, waar geen codificatie bestaat, de toestand zoo verward en de praktijk in een aantal steden zoo verschillend is, dat de juristen en deskundigen zelve er soms niet over eens zijn wat recht is [1]) en de rechtbanken dikwijls uitgemaakt hebben, dat de praktijk lijnrecht in strijd was met de zoogenaamde „common law." De bezwaren van dezen toestand doen zich hoe langer hoe meer gevoelen. Niets werkt voor het zich in den laatsten tijd steeds sneller ontwikkelende internationaal handelsverkeer belemmerender dan rechts-onzekerheid. De koopman toch kan tegenwoordig niet meer alleen koopman zijn, hij moet ook jurist wezen, want zonder de uitgebreidste kennis van vreemde wetten en gebruiken, zal hij telkens teleurstellingen en dikwijls groote verliezen ondervinden, indien hij goederen bezit die aan zeegevaar zijn blootgesteld. Tot hoeveel rechts-onzekerheid en verwarring moet het niet aanleiding geven, wanneer van twee met elkander in een druk handelsverkeer staande volken, zooals Engeland en Nederland, het eene de *physical safety* theorie, het andere de *common benefit* theorie tot zijn recht heeft verheven? Hoeveel te meer, daar ieder belanghebbende bij den avarij-grosse omslag verbonden wordt door de dispache opgemaakt ter bestemmingsplaats, en zoodoende, de reeders, de verzekeraars, de bevrachters en geconsigneerden, die misschien tot geheel verschillende naties behooren, onderworpen worden aan vreemde hen ge-

1) Zie Baily bl. 1.

woonlijk onbekende wetten en gebruiken. Dit klemt nog sterker nu het veelal in praktijk komt om de schepen naar eene vreemde haven te zenden om order, waardoor de bestemmingsplaats onzeker wordt. Wordt bijv. een schip naar Plymouth als orderhaven gezonden om van daar gedestineerd te worden naar eene haven aan de Noordzee, dan zal het van het welgevallen van den bevrachter afhangen, of de kosten in eene noodhaven gemaakt avarij-grosse zullen zijn dan wel grootendeels avarij-particulier, naar gelang de bestemmingsplaats eene Hollandsche dan wel eene Engelsche of Belgische haven zal blijken te zijn. Is Duinkerken of Antwerpen de bestemmingsplaats, het schip zal slechts voor de helft zijner waarde behoeven bij te dragen, is het eene Engelsche of Hollandsche haven, voor het geheel. Zeer sterk laat zich dan ook de behoefte aan eene internationale gelijkvormige regeling gevoelen in deze materie [1]), waarin zoovele verschillende belangen betrokken zijn. Reeders, schippers, bevrachters, inladers, geconsigneerden, verzekeraars, zij allen

---

1) Dit is zoo waar dat het reeds in 1859 aan Frignet de volgende zinsnede in de pen gaf: „Quelle matière cependant exigerait plus de précisions dans les textes, plus d'uniformité dans les décisions! C'est à l'étranger, sous l'auspice de lois et de coutumes différentes, que d'ordinaire s'ouvrent les contributions, s'arrêtent les comptes, se clôturent les règlements entre intéressés de nationalités diverses que la necessité du salut commun a seul rapprochés un instant. Mais hélas! combien un état de choses si désiderable semble-t-il encore éloigné, lorsque l'on compare les textes qui contiennent l'énumeration des principaux cas d'avarie commune!" (I bl. 262). Hoe weinig kon hij denken dat reeds het volgende jaar een begin gemaakt zou worden om tot die „état de choses désiderable" te geraken.

zijn daarbij belanghebbenden. Al moge men ook het tegendeel beweeren, omdat het finantieel nadeel door deze categorie van personen geleden gewoonlijk op den consument verhaald wordt, hier staat tegenover dat het nadeel, aan een onzekeren rechtstoestand verbonden, niet alleen van geldelijken aard is [1]).

De laatste twintig jaren, zoo rijk aan internationale bewegingen op allerlei gebied, hebben ook in dit opzicht veel goeds tot stand zien komen.

§ 1. Congres te Glasgow.

Bronnen:

Report of the proceedings of the International Congress on General Average held at Glasgow. Liverpool, 1861.

Verslag aan de permanente Commissie uit de Amsterdamsche Reederijen door Mr. E. N. RAHUSEN.

Congrès de Glasgow. Législation Uniforme en matière d'avarie-grosse ou génerale. Rapport par TH. ENGELS et C. v. PEBORGH.

Magazijn van Handelsrecht II, 1860. Meng. bl. 130 v.

LOWNDES. The Law of General Average, bl. 457 v.

Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft im Deutschen Reiche. 2de jg. 1878, bl. 464 v.

Zeitschrift für das Gesammte Handelsrecht, IV bl. 494 v.

J. A. LEVY. Het algemeen Duitsch Handelswetboek vergeleken met het Nederlandsch Wetboek van Koophandel. 1869, bl. 741 v.

International General Average. Law Magazine and Law Review, jg. 186?.

Dr. SIEBENHAAR's Archiv für Deutsches Wechselrecht und Handelsrecht N. F., V, 2.

---

1) Eene poging om te betoogen dat internationale gelijkvormigheid van avarij-grosse slechts eene quaestie is van belang voor den consument, vindt men in een stukje getiteld: „International General Average" in het „Law Magazine and Law Review", jg. 1862.

Eenige heeren uit Liverpool komt de eer toe de eersten geweest te zijn, die het denkbeeld opvatten om pogingen in het werk te stellen om tot meerdere gelijkvormigheid in het avarij-grosse recht te geraken. Het waren de heeren RATHBONE, LAURENCE BAILY en meer anderen, reeders en kooplieden van Liverpool. Zij stelden zich in betrekking met collega's te Londen en traden in overleg met het bestuur der „*National Association for the promotion of social science* [1])," binnen wier werkkring men begreep dat dit internationaal belang mocht vallen. Het resultaat van deze bemoeiingen was eene circulaire van 3 Mei 1860, gericht aan de voornaamste handelslichamen van Europa en Amerika, en onderteekend door den president van Lloyd's te Londen, benevens elf anderen, presidenten van Kamers van Koophandel, vereenigingen van verzekeraars, reeders enz. enz., uit Londen, Liverpool, Glasgow, Hull en Bristol. Hierin noodigde het bestuur der *National Association*, met nadruk op de nadeelige gevolgen der bestaande toestanden wijzende, er toe uit, afgevaardigden te zenden naar de vergadering dier vereeniging, die den 24 Sept. 1860 te Glasgow gehouden zou worden, ten einde over de beginselen van het avarij-grosse

---

1) Dit Genootschap, in 1857 door Lord Brougham opgericht, stelt zich ten doel de kennis van alle sociale wetenschappen te bevorderen, waaronder de rechtsgeleerdheid in het algemeen begrepen is. Het is verdeeld in vijf departementen, te weten: 1°. Rechtsgeleerdheid en wetsherziening, 2°. Opvoeding, 3°. Straffen en zedelijke verbetering, 4°. Openbare Gezondheidsleer en 5°. Staathuishoudkunde en Statistiek, en houdt jaarlijks eene vergadering of Congres in eene der grootere steden van Groot-Britannië.

recht tot eenige overeenstemming te geraken [1]). Te gelijkertijd wendde men zich tot Lloyd's, de reederij-commissiën en de Kamers van Koophandel in de grootste havensteden van Engeland en Schotland, met het verzoek de zaak ook in den vreemde ruchtbaarheid te geven, daar men wel overtuigd was, dat, zonder medewerking der andere handeldrijvende naties, een goede uitslag onmogelijk zou zijn.

Niet te vergeefs was deze oproeping tot een' gemeenschappelijken arbeid, want op den bepaalden tijd kon men binnen Glasgow vertegenwoordigers vinden van de meest invloedrijke handelslichamen van het vasteland en Amerika. 's Maandags, 29 September 1860, werd het congres door den president, den 82jarigen Lord BROUGHAM geopend, terwijl den volgenden dag, na eene algemeene vergadering der vijf departementen, de sectie-vergaderingen begonnen. Dit jaar was het departement van Rechtsgeleerdheid in twee secties verdeeld, waarvan een de beginselen van het avarij-grosse recht zou behandelen. Het is dus alleen met het in deze sectie behandelde, dat wij ons zullen bezighouden.

Zij werd dien dag gepresideerd door Lord BROUGHAM en telde onder hare leden, behalve de onderteekenaars van de bovengenoemde circulaire van 3 Mei, en verscheidene andere afgevaardigden van Britsche handelslichamen, een niet gering aantal buitenlandsche vertegenwoordigers uit Amsterdam (Mr. E. N. RAHUSEN, dispacheur en advokaat, als afgevaardigde van de Ned.

---

1) Zie Bijlage A.

Handelmaatschappij en van de permanente commissie uit de Amsterdamsche Reederijen), Antwerpen, Boston, Bremen, Cadix, Kopenhagen, Hamburg, Lissabon, Mobile, New-Orleans en New-York, benevens een aantal van de voornaamste dispacheurs uit Londen, Liverpool, Glasgow, Amsterdam (Mr. J. WERTHEIM Joh[s].Zn.) enz. Frankrijk had, hoewel zijne adhaesie aan de zaak betuigende, geen afgevaardigde gezonden. Bij de opening der vergadering werd, om een gemakkelijker overzicht te verkijgen van het recht en de praktijk der verschillende landen, eene synoptische, ongelukkig niet zeer juiste, tabel rondgedeeld van de bestaande avarij-grosse praktijk in Engeland, Frankrijk, Amerika, België, Nederland en Duitschland.

De secretaris van de *National Association*, de heer HASTINGS, begon met de beweging te schetsen die had geleid tot deze vergadering, welke bestemd was de verschillende betwistbare punten te bespreken, die men in het avarij-grosse recht aantreft. Om de discussies gemakkelijker te maken had hij een kort résumé gemaakt, in negen resoluties vervat, die zijns inziens de hoofdquaesties uitmaakten. Vervolgens verzocht hij den heer RATHBONE, den secretaris van deze sectie, een algemeen overzicht der zaak te geven. Deze besprak nu de nadeelige gevolgen voortspruitende uit de verschillende regelen en wetten omtrent avarij-grosse in vigeur en constateerde dat deze vergadering bijeeengekomen was om die verscheidenheid door vaste en eenvormige regels te vervangen. Vervolgens werd aan de leden gelegenheid gegeven geschreven opstellen, zoo

zij die medegebracht mochten hebben, voor te lezen, waaraan door een tiental hunner gevolg werd gegeven [1]). Al deze voordrachten hadden ten doel om het wenschelijke eener internationale regeling voor den handel in het algemeen en de verzekering in 't bizonder te doen uitkomen, terwijl enkele ook de negen te bespreken punten en de te nemen maatregelen na behandeling en vaststelling dier regels nagingen. Hierop werd tot de beraadslaging en stemming over de door den secretaris ontworpen resoluties overgegaan, daar men deze tot de basis wilde maken voor een internationaal wetsontwerp.

Een kort overzicht der gevoerde discussies en de resultaten daarvan moge hier volgen.

De eerste resolutie luidde: „That the damage done to ship, cargo and freight, by running a ship on shore excepting the damage done to the ship above water in heaving her off, when the expense of heaving her off is allowable in General Average — shall not be allowed in General Average."

Over geen enkele resolutie was de discussie heviger en waren de opinies meer verdeeld dan juist over deze eerste. De heer BAILY verklaarde in principe de schade ten gevolge van vrijwillige stranding geleden, als volkomen vrijwillig toegebracht, als avarij-grosse te beschouwen, echter om practische reden — de groote moeilijkheid om de schade voor de stranding geleden te onderscheiden van die door de stranding toegebracht

---

1) De namen der sprekers, alsmede de redevoeringen in extenso, zijn te vinden in het: Report of the Proceedings etc.

en het bedrog dat er gepleegd wordt — die hem overwegend toeschenen, voor de uitsluiting daarvan te zijn. Lord BROUGHAM kon zich niet begrijpen hoe men van vrijwillig op het strand zetten kon spreken, indien dit geschiedt omdat het schip bijv. in zinkenden toestand verkeert; er bestaat dan geen vrijwillige daad maar eene waartoe men gedwongen wordt. De heer BAILY wederlegde dit, door terecht op te merken dat zelfs die daad eene vrijwillige (beter: opzettelijke) genoemd moet worden, waardoor men in de plaats van iets wat volgens menschelijke berekening zeker moet gebeuren, dat stelt wat facto plaats grijpt (to convert a moral certainty into an actual certainty). Daarom verricht hij, die den struikroover, die hem een pistool op den borst zet, zijne beurs overgeeft, eene vrijwillige daad. De redeneering van Lord BROUGHAM zou trouwens, ging zij op, een einde maken aan de geheele avarij-grosse leer, daar slechts die daad aanleiding tot avarij-grosse kan geven, die men, hoewel opzettelijk, juist door den nood gedwongen maakt. Na een lang debat waarin de resolutie veel verdedigers vond, maar meer tegenstanders die terecht aanmerkten dat men de zoozeer geprezen eenheid niet moest trachten te verkrijgen, ten koste van hetgeen in beginsel recht en billijk is, of door onjuiste regels, die de moeilijkheden afsnijden, werd zij ten laatste verworpen.

Als tweede resolutie werd voorgesteld: „That the damage done to ship, cargo and freight, in extinguishing a fire, shall be allowed in General Average."

Nadat de heer BAILY ze verdedigd had, met bestrij-

ding der meening, dat brand aan boord aanleiding zou geven tot een toestand van *sauve qui peut*, waarbij de te lijden waterschade als een bloot toevallige schade beschouwd zou moeten worden, werd zij met 22 tegen 6 stemmen aangenomen.

Den volgenden dag (26 September) kwam de beurt aan de derde resolutie: „That the damage done to cargo by chafing and breakage, resulting from a jettison of a portion of the remainder of the cargo, shall not be allowed in General Average."

Zij vond vooral steun bij den afgevaardigde van Lloyd's, den heer LEATHLY, die nog het verouderde principe, dat er een voorwerp tot vernietiging uitgezocht moet zijn, wil er avarij-grosse bestaan, bleek toegedaan, en daarom deze schade een bloot toevallige noemde en niet in avarij-grosse wilde admitteeren. Anderen meenden dat breek- en wrijfschade tengevolge van verstoring der stuwaadje een verwijderd gevolg van de werping was en daarom niet in aanmerking mocht komen, terwijl eindelijk sommigen zooals de heer BAILY, het theoretisch wel niet voor twijfelachtig hielden dat men hier met eene avarij-grosse schade te doen had, maar het practisch zoo moeilijk achtten uit te maken, welke schade aan slechte stuwaadje en welke aan de werping te wijten is, dat zij daarom dezen regel meenden te moeten aannemen. Van den anderen kant werd het juiste betoog geleverd dat hier maar twee dingen mogelijk zijn, of de schade is het gevolg van slechte stuwaadje of onachtzaamheid bij de werping en dan is de schipper aan-

sprakelijk; of de verstoring der stuwaadje en daarmede de schade zijn het noodzakelijke gevolg van de werping en dan bestaat er volgens algemeene beginselen avarijgrosse. Tertium non datur. Wat de moeilijkheden van de bewijslevering aangaat deze blijven, ook al beschouwt men de schade als particulier, in gelijke mate bestaan, juist omdat het karakter der schade altijd afhankelijk blijft van het bewijs dat de schipper moet leveren dat zij niet aan zijne schuld of nalatigheid is te wijten. Toch werd de resolutie met 19 tegen 9 stemmen aangenomen en dus door de meerderheid het recht aan een zoogenaamd utiliteitsbeginsel opgeofferd. Mr. RAHUSEN mogen wij onder de tegenstemmers tellen. Blijkens zijn verslag (bl. 8) was ook hij van meening, dat deze regel door geen practische moeilijkheden, die men in elk bizonder geval moet trachten op te lossen, gewettigd kan worden.

De vierde resolutie luidde: „That the damage done to cargo and the loss of it and the freight of it, resulting from discharging at a port of refuge in the way usual at that port with ships not in distress, shall not be allowed in General Average."

De heer BAILY releveerde hierbij, hoe velerlei en verschillende schade er door goederen bij eene gedwongene lossing in eene noodhaven kan geleden worden, hoe sommige goederen door hunne bizondere natuur noodzakelijk schade moeten lijden en hoe dit dikwijls nog kan gebeuren gedurende het verblijf in de noodhaven, zelfs na opslag in een pakhuis, door diefstal, brand als anderzins, waarom hij het wenschelijk achtte

een onderscheid te maken tusschen toevallige en noodzakelijke schaden. De heer RAHUSEN meende dat eene bepaling in den geest van ons art. 699 n°. 14 W. K. de voorkeur verdiende. Nadat er echter geconstateerd was dat alleen die schade bedoeld werd, die de lading lijdt gedurende het lossen [1]), werd de resolutie, met verandering van „*at* a port of refuge" in „*in* a port of refuge," met 19 tegen 6 stemmen aangenomen.

„That the loss sustained by cutting away the wreck of masts accidently broken shall not be allowed in General Average;" dus luidde de vijfde regel, die met 27 tegen 2 stemmen werd aangenomen. Het waren alleen onze Hollandsche afgevaardigden, de heeren RAHUSEN en WERTHEIM die tegen stemden, daar zij dit opzettelijk kappen van de vleet als eene avarij-grosse handeling beschouwden, waarom hare waarde, als zij er ten minste nog eene bezat bij het overboord werpen, in avarij-grosse vergoed zou moeten worden. Hoe die waarde te constateeren, was slechts een practische vraag waarom het beginsel niet opgeofferd mocht worden. De heer BAILY voerde hier tegen aan dat er geen sprake kan zijn van avarij-grosse, omdat hier slechts datgene opgeofferd wordt, dat de oorzaak is van het gevaar waarin schip en lading verkeeren, en ontkende daarboven de mogelijkheid om de waarde van het gekapte te bepalen. Zeker is er zeer veel voor den regel, zooals hij werd aangenomen, te zeggen en in

---

1) Geheel ten onrechte wordt in „the Law Mag. and Law Rev." t. a. p. beweerd dat deze regel inplicite, alle andere toevallige schaden, door de lading bij diefstal, brand enz. in de noodhaven te lijden, onder avarij-grosse brengt.

zijn verslag t. a. p. bl. 9 zegt dan ook de heer RAHUSEN: „het is misschien niet ongewenscht, dat de boven staande resolutie tot vijfden regel is verheven."

De zesde resolutie was: „That the expense of warehouse rent at a port of refuge on cargo necessarily discharged there, the expense of reshipping it, and the outward port charges at that port shall, when the ship carries on the cargo from that port, be allowed in General Average."

Met deze resolutie moest het Congres beslissen tusschen de *physical safety* en de *common benefit* theorie, waarom deze zoowel als de achtste (zie infra bl. 128) terecht de belangrijkste van allen genoemd mag worden. Kon men dus en om haar gewicht als zoodanig en met het oog op de Engelsche praktijk een' hevigen strijd verwachten, des te meer is het te verwonderen dat er bijna geene discussie gevoerd werd. De heer RICHARDS alleen verdedigde met een enkel woord de physical-safety theorie, waarop de heer BAILY aantoonde dat niet bloot het in veiligheid brengen van schip en lading, maar ook het voortzetten van de reis en zoo mogelijk bereiken der bestemmingshaven het doel van het inloopen eener noodhaven is. Zelfs de afgevaardigde van Lloyd's (de heer LEATLY) deelde deze opinie en stemde vóór de resolutie, die dan ook met 24 tegen 5 stemmen werd aangenomen. Wel een bewijs dat men zelfs in Engeland reeds doordrongen was van het onhoudbare van het daar heerschende stelsel.

„That the damage done to ship, cargo and freight by carrying a press of sail shall not be allowed in General Average" werd terecht met algemeene stemmen tot zevenden

regel verheven. In Duitschland alleen wordt de schade door prangen met de zeilen nog wel in avarij-grosse vergoed.

Als achtste regel werd voorgesteld: „That wages and provisions for the ship's crew shall be allowed to the shipowner in General Average, from the date on which his ship reaches a port of refuge under average until the date on which she leaves it — the allowance for provisions to be calculated at a fixed rate."

Door deze resolutie werd de common benefit theorie weder aan het oordeel der vergadering onderworpen en ook nu waren de discussies weder kort. Om het geval uit te sluiten dat een schip de noodhaven binnenloopt alleen om eene schuilplaats te zoeken tegen slecht weer, kwam men overeen de woorden: „under average" te vervangen door „in distress." De heer BAILY verdedigde vervolgens op de bekende gronden de niet toelaatbaarheid dezer kosten in avarij-grosse. Hij zag geen onderscheid tusschen deze uitgaven en de slijtage van het schip gedurende de reis, want beiden waren verliezen waarop de reeder rekende. Begrijpende dat dit evenwel niet een ieder met hem eens zou zijn, verklaarde hij dezen regel te zullen aannemen bij wijze van compromis ter bevordering der eenheid. In stemming gebracht werd hij met 18 tegen 11 stemmen aangenomen. Er bleek dus een krachtige oppositie te bestaan, hoewel men toch na de aanneming van den zesden regel niet wel anders kon beslissen.

De negende regel luidde: „That the contributing value of ship, freight and cargo shall be their actual values to the owner of them at the time when they

became liable for General Average. That in fixing the value of freight, the wages and port charges up to the date of the General Average act shall not be deducted, and the wages and port charges after that date shall be deducted from the gross freight at the risk of shipowner."

Uit de langdurige en ingewikkelde beraadslaging, die naar aanleiding van dezen regel ontstond, bleek ten duidelijkste, dat de meerderheid wel van meening was, dat bijgedragen moet worden volgens de waarde, die de verschillende eigendommen, schip, vracht en lading, ter destinatieplaats of liever bij het einde der reis bezitten, maar dat er over de vraag of de avarij-grosse uitgaven ook dan vergoed moeten worden, wanneer er niets of niet genoeg behouden is gebleven zeer veel verdeeldheid bestond.

Hierom stelde de heer RATHBONE in plaats van deze ééne resolutie de drie volgende voor: „When the amount of the expenses is less than the value of the property finally saved, the contributing value of ship, freight and cargo shall be their value to their owners at the termination of the adventure."

„That when the amount of expenses exceeds the value of property finally saved the excess of expenses over proceeds shall be apportioned as if the whole property had reached its destination."

„That in fixing the value of freight, the wages and port charges up to the date of the General Average act shall not be deducted, and the wages and port charges after that date shall be deducted from the gross freight at the risk of the shipowner."

Na eenige nadere discussie werden dezen als negende, tiende en elfde regel respectievelijk met eene meerderheid van 20 tegen 2, 19 tegen 3 en 14 tegen 5 stemmen aangenomen. Door den heer RAHUSEN [1]) worden deze resoluties alle drie afgekeurd. Zijne oppositie tegen den negenden regel is mij niet recht duidelijk. Hij zegt daarbij volkomen juist dat de waarde die het schip voor den reeder heeft na afloop van de reis weinig te maken zal hebben met de waarde daarvan ter destinatieplaats [2]), maar dit staat ook niet in genoemden regel te lezen. Er staat „ought to be their values to the owners of them respectively, at the termination of the adventure,” en nu lees ik in het bovengenoemde *Report of the proceedings etc.* (bl. 59) dat dit, juist na eene opmerking van den heer RAHUSEN, dat de waarde die een schip ter destinatieplaats heeft geen goede maatstaf is om het schip te laten bijdragen, door den heer RATHBONE is voorgesteld in plaats van: „at the port of destination,” wat door sommige leden verlangd werd. Mijns inziens kan de resolutie, zooals zij nu luidt, dus niets anders beteekenen dan dat de eigenaars moeten bijdragen naar de waarde die hun goed bij eindigen der reis voor hen bezit, onafhankelijk van de marktprijs ter destinatieplaats. Voor den reeder zal dit dus de som zijn, die het schip hem waard is, waarvoor hij het schip zou willen verkoopen [3]), voor de eigenaars der lading, die bestemd is ter destinatie-

1) t. a. p. bl. 11 v.

2) Anders zijn verslag van het congres te Antwerpen in 1877, bl. 25 v.

3) Zie Lowndes, bl. 193.

plaats verkocht te worden, kan dit daarentegen niets anders zijn, dan de prijs waarvoor die goederen daar ter destinatieplaatse op de beurs of de markt verkocht kunnen worden, m. a. w. de markt- of beursprijs. Deze regel stelt juist dat vast, wat er naar de meening van den heer RAHUSEN aan ontbreekt, waardoor zijne oppositie alle reden van bestaan verliest.

Wat de tweede resolutie aangaat, in hoeverre ik mij daarmede zou kunnen vereenigen, kan blijken uit hetgeen ik reeds vroeger (bl. 80 v.) heb opgemerkt omtrent het vereischte van redding. Eene verwijzing daarnaar is dan ook voldoende.

De elfde regel is geheel op Engelsche leest geschoeid, en zou slechts dan ingevoerd kunnen worden op het vasteland als daar de bepalingen omtrent de vracht er mede in harmonie werden gebracht. In Engeland toch is het gewoonterecht:

1°. dat de reeder niet bijdraagt voor de vooruitbetaalde vracht, omdat deze bij totaal verlies niet teruggegeven behoeft te worden en dus geen risico loopt.

2°. Dat geen vracht verschuldigd is als het schip op reis afgekeurd wordt en de schipper de goederen niet ter bestemmingsplaats aflevert, en

3°. dat geen vracht verschuldigd is voor in de noodhaven wegens beschadiging verkochte goederen.

Het stelsel van *pro rata* vracht is daar in een woord onbekend.

Hiermede was de taak der vergadering voor dezen dag vervuld. Den volgenden dag werd, na eene langdurige discussie, waaraan bijna alle leden deel namen,

eene zeer vage resolutie van Lord NEAVES over de vrijwillige stranding in plaats van den afgestemden eersten regel bij wijze van transactie met 22 tegen 3 stemmen aangenomen. Zij luidde: „That as a general rule in the case of the stranding of a vessel in the course of her voyage, the loss or damage to ship, cargo or freight shall not be the subject of General Average, but without prejudice to any such a claim in exceptional cases, upon clear proof of special facts."

Vervolgens nam men in overweging welke de beste wijze zou zijn om de verschillende Kamers van Koophandel en in het algemeen de handelswereld in kennis te stellen van hetgeen op dit congres verhandeld en besloten was en om verder het beoogde doel, internationale avarij-grosse regeling, te bereiken, nu men over deze elf hoofdpunten tot overeenstemming was gekomen.

De volgende door den heer MARVIN (een Amerikaansch rechter) ontworpen moties werden daartoe aangenomen:

1°. That the meeting hereby requests the Council of the Association to assist by their counsels such person of persons as may be approved of by them, in drawing up a Bill, with a view to its being enacted into a law by the legislative authorities of the several nations of the world, which Bill shall define, as clearly as may be, the term „General Average," and describe more or less fully the cases intended to be included within the definition, and which shall also specify the nature of the loss, damage, or expense allowable in General Average, and the principle on whieh the amount of the loss, damage, or expense shall be ascertained; also, furnish a rule or rules for ascertaining the contributory values of the interests concer-

ned, and which shall also contain such matters as the person or persons drawing up the Bill may think it advisable to insert. That upon such Bill being drawn up and printed, copies thereof shall be transmitted to the several Chambers of Commerce, Boards of Underwrites, Shipowners' Associations, and other commercial societies in different part of the world, accompanied by a copy of this resolution, and a request to them to examine and return the said copies, with such alterations or amendments as they may think proper to make therein, within six months from the time of receipt thereof. That, upon the return of the said copies, or upon the expiration of the said six months, the said Bill shall be revised by the person or persons drawing up the same, enlightened by the information acquired as aforesaid. That, upon the Bill being perfected in the manner aforesaid, it be recommended to the legislative authorities of all commercial nations, to enact the same into a law."

2°. That, in the meantime, the meeting resolves to circulate as widely as possible, for general information, the rules embodied in the resolutions which have been passed by the meeting, as those which under a uniform system, it might be desirable to consider."

Een voorstel om aan de hier vastgestelde regels uitvoering te geven door in de charte-partijen, polissen van verzekering, cognossementen en andere stukken eene clausule op te nemen, die de dispache zou bevelen overeenkomstig de *Glasgow Rules*, vond geen bijval, omdat de onwilligheid van een der geinteresseerden het altijd onmogelijk zou kunnen maken.

Na moties van dank aan de presidenten en aan de buitenlandsche leden, werd deze belangrijke vergadering gesloten.

Dus was de eerste stap gedaan om tot de zoo lang gewenschte uniformiteit te komen en, al zou men met al wat besloten werd niet onverdeeld kunnen instem-

men, toch kan de goede strekking en de deugdelijkheid van het meerendeel der vastgestelde artikels niet geloochend worden. De beste waarborg voor een later goed slagen der beweging lag in de merkbare toenadering, waarop ik gelegenheid had te wijzen bij de 6de en 8ste resolutie, tot de beginselen die in het vasteland van Europa en de Vereenigde Staten van Noord-Amerika gehuldigd worden. Gelukkig begreep men in Engeland dat de liberale weg de eenige was die tot het beoogde doel kon leiden [1]). Men koesterde dan ook de beste verwachtingen [2]) en, zooals wij zullen zien, werd de zaak met kracht door de National Association voortgezet, terwijl de in Engeland zoo machtige Lloyd's, wier hulp men eenigszins onmisbaar achtte, niettegenstaande de gehechtheid aan hare eigene usantiën, hare volle sympathie voor dit streven betuigde, eerst op het congres bij monde van haar afgevaardigde den heer LEATHLY, later en nog krachtiger op eene vergadering van haar uitvoerend comité. Den 10den Oct. 1860 toch nam het „Committee for managing the Affairs of Lloyds," na ontvangst van het verslag van haar afgevaardigde op het congres te Glasgow, de volgende moties aan:

1°. „That the thanks of this Committee be given to the several Gentlemen who, at a great sacrifice of personel convenience, have

---

1) Zie Rahusen, Verslag bl. 14.

2) Zoo schreef de heer Rahusen: „Indien de beweging uit Liverpool uitgegaan, in Londen met warmte wordt omhelsd, is er veel kans, dat men over eenige jaren een internationaal reglement voor het behandelen der avarijen zal hebben".

come from abroad to attend the Meeting at Glasgow on the subject of General Average and whom the Committee had the honour of Meeting by a deputation of her body."

2⁰. „That this Resolution be communicated to each of the Gentlemen, and that they be assured, at the same time, that this Committee take a strong interest in the subject discussed at Glasgow, and that the will gladly co-operate in the endeavour te carry out the very desirable object sought to be attained."

§ 2. Het congres te Londen.

Bronnen:

General Average Consolidation Draft of Bill.

Verslag aan de Nederlandsche Vereeniging van Assuradeurs, gevestigd te Amsterdam, door Mr. J. WERTHEIM Joh^s.Zn.

Magazijn van Handelsrecht, IV. 1862, bl. 98 v., Meng.

Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft von v. HOLTZENDORFF und BRENTANO, 1878, 2de jg., bl. 473.

LOWNDES, bl. 460.

LEVY, bl. 743.

Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht, IX bl. 214,

Dr. SIEBENHAAR's Archiv. für Deutsches Wechselrecht u. Handelsr. N. F., d. V, 2.

Het eerste der te Glasgow genomen besluiten leert ons, dat men daar de meening toegedaan was dat de beste *modus procedendi* om tot eene internationale regeling te geraken, het ontwerpen van eene wet zou zijn, die, na eene grondige voorbereiding en gemeen overleg tot stand gebracht, aan de verschillende regeeringen aanbevolen zou worden, in de hoop dat dan wel in de meeste beschaafde landen de aanneming zou volgen. Op de eerstvolgende vergadering van de National Association, die in 1861 te Dublin gehouden zou

worden, moest het ontwerp in discussie gebracht en definitief vastgesteld worden. Maar reeds dadelijk waren de omstandigheden het door het bestuur der Association benoemde avarij-grosse comité niet gunstig en bleek het dat de te Glasgow vastgestelde termijnen voor zulk eene omvangrijke arbeid veel te kort waren. De heer RATHBONE moest al zeer spoedig het secretariaat, waaraan de verplichting om het ontwerp te stellen verbonden was, nederleggen. Evenzoo werd de heer VERNON LUSHINGTON, de zoon van den bekenden rechter van dien naam in het Admiraliteitshof, aan wien vervolgens deze taak opgedragen was, eerst door een ernstige ziekte, daarna door eigen drukke bezigheden verhinderd zich daarvan te kwijten. Na lang zoeken naar een geschikten persoon, wat natuurlijk uitstel ten gevolge had, viel eindelijk de keus op den Ierschen rechtsgeleerde O'HAVA. In plaats echter van in 't begin van 1861, kon nu eerst in Mei 1862 aan de verschillende belanghebbenden de lang verwachte conceptwet toegezonden worden. Met dat ontwerp, getiteld: „*Draft of a Bill intituled: An Act to consolidate and amend the Laws relating to General Average Sacrifices and General Average Contributions*," gingen vergezeld eene korte uiteenzettting van de beginselen van den steller en twee vlugschriften, één van den heer L. R. BAILY, den kampioen van den vooruitgang, een ander van R. LOWNDES, den toen nog conservatieven verdediger van de reeds te Glasgow veroordeelde physical safety theorie van Lloyd's.

Hoewel er nu volgens het te Glasgow genomen

besluit aan de verschillende Kamers van Koophandel en andere handelslichamen een tijd van 6 maanden gelaten moest worden, ten einde het ontwerp te onderzoeken en met hunne aanmerkingen en amendementen terug te zenden, meende het bestuur van de Association, uit bezorgdheid om de zaak nog langer, misschien onnoodig, uit te stellen, van dit voorschrift te moeten afwijken en noodigde het, te gelijk met de toezending van het ontwerp, tot het zenden van afgevaardigden uit, naar het tweede Internationale avarij-grosse congres, dat van den 4den tot den 14den Juni 1862 te Londen gehouden zou worden, naar aanleiding van de jaarlijksche vergadering der Association. Door dit kort tijdbestek van nauwelijks eene maand, werd echter het wisselen van schrifturen en het voorstellen van amendementen onmogelijk. Dit verhinderde evenwel niet dat de meest invloedrijke handelslichamen van het buitenland, hoewel ten zeerste betreurende dat niet overeenkomstig het te Glasgow beslotene gehandeld kon worden, toezegden zich op het Congres te doen vertegenwoordigen. Op den bepaalden dag kwamen dan ook, hoewel de opkomst veel geringer was dan te Glasgow, afgevaardigden bijeen van de Nederlandsche Handelmaatschappij (Mr. RAHUSEN), van de Kamers van Koophandel te Boston (V. S.), Antwerpen, Kopenhagen, Liverpool en Rotterdam, van de reederij-vereenigingen te Amsterdam (Mr. RAHUSEN) en Liverpool, benevens verscheidene dispacheurs, rechtsgeleerden, verzekeraars en kooplieden.

Het congres was bijeengeroepen met het doel om

de ontwerpwet te behandelen en vast te stellen; gewis een zeer omvangrijke taak, als men in aanmerking neemt dat het ontwerp 126 artikels rijk was, en een niet minder gewichtige, omdat dit als het ware het laatste woord moest zijn, dat er in deze quaestie van wege bizondere personen en vereenigingen gesproken zou worden. Volgens het *Glasgow*-besluit toch zou men na aanneming van het ontwerp het overige aan de wetgevende machten der verschillende landen overlaten.

Op het voorstel van den heer WERTHEIM, dien het minder doelmatig voorkwam om de 126 artikels of sectiën dezer wet, zooals die was liggende, in openbare behandeling te brengen, werd besloten om eerst in eene voorvergadering der gedelegeerden na te gaan, over welke gedeelten van het ontwerp geen strijd was, welke met eene geringe wijziging konden worden goedgekeurd en welke men, om een te groot verschil van gevoelens ter openbare discussie en beslissing zou verwijzen. Het daartoe benoemde voorloopige comité bracht op de openbare vergaderingen, den 6den, 9den en 12den Juni onder voorzitting van Dr. TRAVERS TWISS gehouden, haar verslag uit. Na een nauwgezet en scherp onderzoek had het besloten: 1°. dat 29 artikels in 't openbaar behandeld zouden worden, 2°. dat 22 artikels geamendeerd, 3°. 30 artikels weggelaten, 4°. 5 artikels door den ontwerper herzien en 5°. slechts 40 artikels zoo als zij oorspronkelijk luidden aangenomen zouden worden [1]).

---

1) Het geheele ontwerp met de daarin gebrachte wijzigingen in de voorvergaderingen van het voorloopig comité, kan men vinden in het verslag van Mr. Wertheim, t. a. p. bl. 6 v.

Den 13den Juni volgde de algemeene vergadering om tot de publieke discussie over te gaan, maar hoe gering zouden hare resultaten zijn! Terstond trok het de opmerkzaamheid dat de machtige en invloedrijke Lloyd's hier evenmin als op de voorloopige vergaderingen vertegenwoordigd was, en dat nog wel na alle blijken van sympathie door haar voor de beweging gegeven. De heer WERTHEIM stelde daarom eene motie voor om te weten, of Lloyd's bekend was met het ontwerp van wet, welk oordeel zij geveld had, en om de openbare discussie te verdagen in geval zij onkundig daarvan of weigerachtig was verder tot het beoogde doel mede te werken [1]). Nadat gebleken was dat de terughouding van Lloyd's aan een misverstand tusschen hare directie en het bestuur der Association was toe te schrijven en het niet eerst circuleeren der bill gedurende zes maanden, wat door Lloyd's als reden voor hare houding was opgegeven, slechts een voorwendsel was, werd tot de sluiting der openbare zitting overgegaan. Om nu echter na zooveel arbeid niet geheel zonder practisch resultaat uit elkander te gaan werden nog met algemeene stemmen de volgende door de heeren Mrs. WERTHEIM en RAHUSEN voorgestelde besluiten genomen:

1°. That in consequence of the misconceptions which have taken place since the Glasgow Meeting of the National Association for the Promotion of Social Science, with regard to the General Average question, another mode of proceeding on this very important question be adopted.

---

1) Wertheim. Verslag bl. 23.

2⁰. That, for the purpose of attaining this object, a Committee be formed in order to decide upon and bring into shape a Bill, or series of Resolutions, having for object the establishing of one uniform system of General Average throughout the Merantile World.

3⁰. That, in the opinion of this Meeting, this object will be best attained if no steps be taken in this matter without sanction of such Committee.

4⁰. That this Committee consist of the following Members:

THOMAS R. DAVISON, Esq., President.
E. E. WENDT, Esq., Chairman of the Committee.
THEODORE C. ENGELS, Esq., Antwerp.
EDOUARD VAN PEBORGH, Esq., „
J. WERTHEIM, Esq., Amsterdam.
WILLIAM RICHARDS Esq.
J. RUSSELL BRADFORD, Esq., Boston.
E. N. RAHUSEN, Esq., Amsterdam.
CHARLES LEATHLEY, Esq., Lloyds.
L. C. DRIEBEEK, Esq., Rotterdam.
EDWARD THUNE, Esq., Copenhagen.
S. GRAM Esq., „
J. J. SUENSON, Esq., „
LAURENCE R. BAILY, Esq., Liverpool.
WM. J. LAMPORT, Esq., „
P. H. RATHBONE, Esq., „
R. M. SMITH, Esq., Edinburgh.
G. W. HASTINGS, Esq.

Secretary, RICHARD LOWNDES, Esq.

Vooral door het derde besluit meende men Lloyd's verzoend te hebben en weer van hare medewerking verzekerd te kunnen zijn.

Zoo was men na afloop van dit Congres, dat de zaak in eens ten einde had moeten brengen, nog verder van het gewenschte doel verwijderd dan twee jaren

te voren, en dat alleen ten gevolge van het conservatisme van Lloyd's, dat, gehecht aan zijne oude dierbare gewoonten, zijne vroegere beloften verbrak en voortaan zijne hulp aan dit werk van vooruitgang onthield. In tweeërlei opzichten heeft het geheel mislukte Congres echter zijn nut gehad. Ten eerste bleek uit de opgedane ondervinding ten duidelijkste de onmogelijkheid en de dwaasheid, om eene algemeene wet juist over zulk een betwist onderwerp, zonder dat men over de voornaamste punten tot eene deugdelijke overeenstemming was gekomen, in zulk een korten tijd tot stand te brengen. Het onderzoek in de voorvergaderingen toonde dat het ontwerp bij niemand sympathie vond, en slechts 40 van de 126 artikels kwamen ongeschonden uit de smeltkroes der beraadslagingen. Het andere voordeel aan de vergadering te Londen te danken bestond daarin, dat de verschillende afgevaardigden, niet alleen die uit Engeland, maar ook die uit de overige landen van Europa en uit de Vereenigde Staten van Noord-Amerika, zich tot een internationaal comité constitueerden, wat een waarborg zou geven voor eene grondige behandeling van het avarij-grosse recht, terwijl een ontwerp van wet na eene voorbereiding in zulk een comité eerder op meer algemeene sympathie zou kunnen rekenen. In hoeverre die goede verwachtingen vervuld werden zullen wij zien.

§ 3. Het avarij-grosse Comité en het Congres te York.

Bronnen:

Transactions of the General Average Committee. Jan. 1864.

Law Magazine 1864, bl. 322 v.

International General Average. Minutes of Proceedings of the Congress held at York.

Magazijn van Handelsrecht VIII, 1866, Meng. bl. 15 v.

Zeitschrift für das gesammte Handelsr., IX, 1866, bl. 214 v.

Rapport adressé à M. le Min. d. Aff. Etr. sur les mesures votées au Congrès d'York, par T. C. ENGELS et E. v. PEBORGH. 1864.

Papers on Maritime Legislation, by E. E. WENDT, 1868, bl. 94 v.

W. MARVIN. Report to the Chamber of Com. and Board of Underwriters of the city of New-York on the proc. of the Int. Congress, held at York etc.

Observation on the mode hitherto followed to the end of establishing an Universal General Average Law, by C. H. H. FRANCK. 1864.

Dr. SIEBENHAAR's Archiv für Wechselr. u. Handelsr. N. F. d. V, 2.

HOLTZENDORFF's und BRENTANO's Jahrbuch für Verw. etc. 2de jg. bl. 474 v.

LOWNDES bl. 460 v.

LEVY bl. 743 v.

Het op het congres te Londen benoemde avarij-grosse comité toog dadelijk met ijver aan het werk om zich van de haar opgedragen taak te kwijten. Het denkbeeld om eene algemeene avarij-grosse wet tot stand te brengen was nog niet opgegeven, maar toch zocht men voor alles tot eenheid te komen omtrent de meest betwistbare punten, door daarover de opinie van elk der leden van het comité in te winnen. De werkzaamheden werden geleid door den president E. E. WENDT en den secretaris R. LOWNDES. Zij zonden nog in hetzelfde jaar waarin het comité benoemd was, aan de leden een zeer degelijk „*Report on General Average*" door den Secretaris opgemaakt. Dit verslag was verdeeld in zes hoofdstukken, inhoudende: 1°. Voorloopige opmerkingen, 2°. Hoofdregels, 3°. Definities, 4°. Opofferingen, a)

van lading, b) van scheepstoebehooren, 5°. Buitengewone uitgaven en 6°. Omslag. Het geeft in 23 doorloopende paragraphen eene beslissing over het al of niet in avarij-grosse vallen van de meest voorkomende schaden en kosten, en bespreekt daarbij o. a. de argumenten voor en tegen de *common benefit* en *physical safety* theorie gewoonlijk aangevoerd, zonder echter de eene of de andere theorie te omhelzen. Als aanhangsel waren er twaalf vragen bijgevoegd, allen eene keuze tusschen de eene of de andere theorie noodig makende, waarop een antwoord aan de leden van het comitè verzocht werd. Het beste kan de strekking van het een en ander blijken uit de volgenden begeleidenden brief van den president en secretaris:

Dear Sir.

The Report handed to you points ont certain differences of opinion as to which the special attention of the members is invited, in order that we receive a fuller and clearer statemen of the arguments for and agaimt the existing English practice.

These differences are now presented under the form of a set of questions, which we are directed to hand you, requesting the favour of your early consideration of, and reply to them.

We are etc.

Het was hierbij tevens de bedoeling om te vernemen wat volgens de opinie der leden van het comité de leidende beginselen moesten zijn bij het opstellen eener algemeene wet.

Het Verslag ging vergezeld van eene Engelsche vertaling van het 8ste en 9de hoofdstuk van het algemeene Duitsche Handelswetboek door den heer WENDT,

van eene zelfde vertaling van de wetten van Denemarken en Sleeswijk betreffende avarij-grosse van de hand der Deensche leden van het comité en van een ontwerp avarij-grosse wet, opgesteld en aangeboden door de heeren ENGELS en VAN PEBORGH.

Aan de uitnoodiging om het verslag te beantwoorden werd door veertien van de achttien leden van het comité [1]) gevolg gegeven in tien brochures. Exemplaren hiervan werden rond gestuurd aan de leden met verzoek voor 1 Sept. 1863 „*a final Statement of Opinion*" te geven, ten einde aan te toonen in welke opzichten hunne vroegere denkbeelden door de argumenten der andere schrijvers veranderd mochten zijn, of indien zij bij hun eigene opinie bleven, welke gronden zij daarvoor meenden te kunnen bijbrengen. Aan dit laatste verzoek werd slechts door vijf leden voldaan in vier brochures. De veertien heeren die eene eerste brochure schreven waren: WENDT, BAILY, BRADFORD, DRIEBEEK, ENGELS, V. PEBORGH, GRAM, THUNE, SUENSON, LAMPORT, RATHBONE, WERTHEIM, RAHUSEN en LOWNDES, waarvan de heeren WENDT, BAILY, ENGELS, VAN PEBORGH, RATHBONE en LOWNDES nog een repliek leverden. Een kort overzicht van den inhoud als dezer gewisselde stukken laat zich het beste geven door de verschillende opinies, die daarin geuit werden, naar aanleiding van de 23 paragraphen van het verslag in het kort na te gaan.

De negen eerste paragraphen behandelden de alge-

---

1) Twee van de leden, die geen antwoord gaven, waren tevens leden van Lloyd's.

meene beginselen en bepalingen, welke schade (namelijk die door een of ander toeval veroorzaakt zijn) daarbuiten vallen, welke gevolgen van eene avarij-grosse handeling avarij-grosse moeten zijn (volgens het verslag die welke op de handeling moeten volgen „by direct physical necessity") en of de grondslag van de avarij-grosse leer de *physical safety* of de *common benefit* theorie behoort te zijn. Met de beginselen, zooals zij in het verslag waren uitgedrukt, kon men zich vrijwel vereenigen, alleen de verklaring als zou de regel „causa proxima non remota spectatur" (die sommigen geheel verwierpen), slechts de bovengenoemde gevolgen in avarij-grosse toelaten, vond bij het meerendeel der leden geen instemming. In verband hiermede stond de heer LOWNDES geheel alleen in zijne verdediging van de *physical safety* theorie en de Engelsche praktijk, waarover door de dertien andere leden, in overeenstemming met de te Glasgow genomen beslissingen, een verdiend vonnis werd geveld. Zij zagen allen in het aandoen eener noodhaven niet alleen de daad, die strekken moet om schip en lading in veiligheid te brengen, maar tevens een' maatregel, die genomen wordt om de reis voort te kunnen zetten en de bestemmingsplaats te bereiken. Paragraaf 11 (werping van deklast), 12 (beschadiging van lading bij werping), 13 (schade bij noodlossing), 14 (bluschschade), 16 (kapping van de vleet), 18 (vrijwillige stranding), 19 (prangen), 20 (noodhavenkosten), 21 (onderhoud en gagie van het scheepsvolk in de noodhaven), 22 (dragende waarden) en 23 (berekening van de vracht) bevatten alle onderwerpen, op het latere congres te

York behandeld, waarom wij ze hier met stilzwijgen zullen voorbijgaan. Paragraaf 10 gaf de wenschelijkheid te kennen om de opoffering van dat wat zelf de oorzaak van het gevaar was (bijv. werping van hennip die in staat van broeiing verkeerde) niet in avarij-grosse toe te laten, wat bij allen instemming vond. In de 15de paragraaf (verlies op de in de noodhaven verkochte goederen) werd voorgesteld zulk een verlies evenals de bodemerij-premie in avarij-grosse om te slaan, terwijl eene eventuëele winst den eigenaar van de lading ten goede zou komen. In drie van de zes brochures die zich met deze quaestie bezig hielden, werd dit voorstel in zijn geheel aangenomen, in twee werd bovendien de wenschelijkheid uitgesproken om de vracht die op de goederen verloren wordt te vergoeden, terwijl eindelijk de heeren ENGELS en V. PEBORGH betoogden, dat de winst niet den eigenaar maar de gemeenschap ten deel moet vallen, dat wil zeggen van het montant der avarij-grosse moet afgetrokken worden [1]). Door paragraaf 17 werd de schade door het water toegebracht, indien het schip om brand te bluschen lek gemaakt wordt, in avarij-grosse gebracht, wat reeds implicite uit den tweeden Glasgow-regel is op te maken en ook geen oppositie vond. Hoe merkwaardig en belangwekkend overigens de inhoud en de lectuur van deze brochures moge zijn, ons bestek laat niet toe daarover nog verder uit te weiden; genoeg zij het hier op te merken dat eene compleete verzameling

---

1) Verg. supra bl. 95.

daarvan onder den titel: „*Transactions of the International General Average Committee*" in Jan. 1864 is uitgegeven en aan ieder der leden van het comité toegezonden.

Na de wisseling van deze stukken meende het comité dat het, naar aanleiding der daarin gevoerde discussies, raadzaam was het idee van eene compleete avarij-grosse wet op te geven en liever te beginnen met het ontwerpen van eenige resoluties, die slechts de voornaamste verschilpunten zouden trachten te beslechten. Den 1sten Maart 1864 werd zulk een ontwerp, dat op de Glasgow-resoluties gebaseerd was, aan de leden aangeboden, met eene begeleidende circulaire die de uitnoodiging inhield tot het bijwonen van een derde congres te houden in den herfst van dat jaar tijdens de vergadering van de *National Association of Social Science* te York. Geheel verschillend van het te Londen behandelde ontwerp behelsde dit slechts op zich zelf staande beslissingen over enkele punten rakende het avarij-grosse recht. Al begreep het comité dat hierdoor niet alles, waarvan eene internationale codificatie wenschelijk was, in behandeling zou komen, zooals gezegd is, meende het dat het toch beter was zich tot die hoofdpunten te beperken [1]). Het congres te Londen was een waarschuwend voorbeeld geworden om niet te veel in eens te willen. Ook scheen men, blijkens het door den heer WENDT voor het congres te York opgemaakte verslag,

---

1) „Eerst toch moest men het over de beginselen eens zijn, en eerst dan kon men denken aan eene uitvoerige codificatie van de leer der avarij-grosse." Mag. v. H. t. a. p., bl. 17.

in den boezem van het comité niet meer overtuigd te zijn van de noodzakelijkheid eener compleete avarij-grosse wet en te meenen dat de nu voorgestelde resoluties volkomen voldoende waren om de beoogde internationale unifortimiteit te verkrijgen [1]).

Het congres te York werd van 26—28 September 1864 gehouden, onder voorzitterschap van Sir JAMES PLAISTED WILDE, *Knight*, of bij ontstentenis van dezen, van Sir FITZROY KELLY, en telde onder hare leden, behalve vele anderen, dispacheurs, rechtsgeleerden, verzekeraars enz., afgevaardigden van de Kamers van Koophandel te Bremen, Hamburg, Lubeck, Antwerpen, Hull, Liverpool en New-York, van de Russische en Belgische regeering, van de Nederlandsche Handelsmaatschappij, van de verzekeraars-vereenigingen van Antwerpen, Parijs, Amsterdam, Liverpool, Boston (V. S.) en New-York, van Lloyd's (kapitein HALSTED) en andere aanzienlijke handelslichamen. Nederland was vertegenwoordigd de Mrs. RAHUSEN, WERTHEIM en DRIEBEEK [2]).

Den 26sten Sept. werd het congres geopend en begonnen de werkzaamheden der avarij-grosse sectie met eene openingsrede van den heer WENDT, den president van het comité. Hij schetste hierin de geschiedenis der beweging tot aan de benoeming van het inter-

---

1) Papers on mar. leg. by Wendt, bl. 100. Min. of the proc. of the Congr. held at York, bl. 52.

2) Op den tweeden dag van het congres kwam er een brief in van den Portugeeschen Consul-Generaal te Londen, meldende dat zijne regeering hem afgevaardigd had om het congres bij te wonen, maar dat hij door ziekte daarin verhinderd werd.

nationale comité, gaf een overzicht van de werkzaamheden van dat comité, waarbij hij eenigzins uitvoerig stil bleef staan bij de 23 behandelde vraagpunten en gaf als zijne meening te kennen, dat om het ontwerp tot eene internationale wet verheven te zien, het voor alles door het Engelsche Parlement aangenomen zou moeten worden; was dit geschied dan zouden de overige landen wel volgen [1]). Hiarna las de voorzitter een brief voor, hem door den heer HALSTED, secretaris van Lloyd's, namens het bestuur daarvan overhandigd. Lloyd's betreurde het daarin dat het comité in plaats van eene internationale wet voor te bereiden, zich alleen maar ten doel scheen te stellen eene verandering enkel in de bestaande Engelsche wet en praktijk te maken, en schreef verder: „The Draft Bill which is to be submitted, seeks to establish uniformity in the adjustment of General Average by the sacrifice of the most valuable points in English custom, in favour of the most objectionable as administered abroad, and which the Comittee consider would have a very prejudicial effect upon the liability of Owners of Cargo whose interests throughout the proposed Bill would appear to be made subordinate to those of the Shipowner. The proposed system would also largely add to the abuses and misunderstandings which arise under the existing system." Om deze redenen verklaarde het Bestuur zich verder van deelneming aan de toenmalige

1) De rede is in zijn geheel opgenomen in de „Minutes of Proceedings etc." bijlage A en in de „Papers on mar. leg., bl. 87 v.

beweging te zullen onthouden [1]). Eene missive van gelijke strekking was ingekomen van de met Lloyd's in betrekking staande *Salvage Association* [2]).

De inhoud van deze brieven lokte eenige discussie uit en om in het vervolg elk misverstand, zooals dit van de zijde van Lloyd's, onmogelijk te maken en het streven van dit congres duidelijk te doen uitkomen, werd op uitnoodiging van den voorzitter de volgende motie aangenomen:

„That the object of this Congress is simply to carry out the Glasgow resolution passed on the 27th of September 1860; and that it is by no means intended that the bill should be passed only by the English legislature, but that, in the terms of that resolution, it should, when perfected, be recommended to the legislative authorities of all commercial nations, to enact the same into a law [3])."

Nadat de heeren MANLEY HOPKINS van Londen en Dr. FRANCK van Lubeck ieder nog een geschreven opstel over internationale avarij-grosse regeling hadden voorgelezen [4]), begonnen de eigenlijke werkzaamheden, de behandeling van den *Draft Bill*.

Het eerste artikel daarvan luidde: „A jettison of

---

1) Minutes of Proc., bijlage D (1), en M. v. H., bl. 28 v.

2) Eene instelling gemachtigd om in het geval van schipbreuk of avarij terstond handelend op te treden. De brief is opgenomen in de Minutes of Proc., bijlage D (2), en M. v. H. bl. 30 v.

3) Zie M. v. H., bl. 31 v. Mr. Rahusen zegt daar: „de voorlezing dezer brieven bracht een' pijnlijken indruk te weeg." Hij geeft daar ook de reden van het veranderde standpunt van Lloyd's aan.

4) De verhandeling van Manley Hopkins is opgenomen in Minutes etc., bijlage B., en de hoofdinhoud er van ook te vinden in M. v. H., bl. 33 v.; die van Dr. Franck in Minutes etc. Bijlage C. Verg. M. v. H., bl. 37.

timber or deals carried on the deck of a ship, in pursuance of a general custom of the trade in which the ship is then engaged, shall be made good as General Average, in like manner as if such cargo had been jettisoned from below deck.

„No jettison of deck cargo, other than timber or deals so carried as aforesaid, shall be made good as General Average; but if the shipment on deck have been made without the consent or sanction of the shipper or owner of such cargo, the loss resulting from such jettison shall be made good by the owner or owners of the ship; whereas, if such shipment have been made with the consent or sanction of such shipper or owner, the loss of cargo shall fall upon such shipper or owner.

„Cargo which is in a deck-house, poop, or topgallant forecastle, shall, for the purposes of this Act, be treated as cargo laden on deck."

In het verslag van het avarij-grosse comité was dit punt reeds ter sprake gebracht, en de daarop gevolgde brochures der leden hadden een' grooten twijfel en veel verschil van opinie aan het licht gebracht. De heeren WENDT en LAMPORT waren voor het toelaten van werping van deklading in avarij-grosse, daar waar het een vaststaand en algemeen gebruik is om sommige bepaalde artikels op het dek te laden. De heeren BAILY, ENGELS, V. PEBORGH, GRAM, THUNE, SUENSON en DRIEBEEK waren uit principe tegen elke toelating, welke ook. De eerste zou zich echter met eene uitzondering voor hout om de bestaande gewoonte kunnen verzoenen, de Belgische heeren, bij wijze van compromis,

met eene uitzondering voor de kustvaart maar dan slechts voor goederen die niet door het zeewater kunnen bederven, de Deensche leden met eene uitzondering voor de kustvaart in het algemeen en de heer DRIEBEEK met eene voor bij name nader te bepalen goederen. De heer BRADFORD kon eene algeheele uitsluiting van avarij-grosse ook daar waar de gewoonte deklast toelaat en de schepen bepaald met het oog op zulk eene bevrachting gebouwd zijn, niet goedkeuren. De heer RATHBONE wilde geen omslag in avarij-grosse, maar de schade alleen ten laste van den eigenaar der lading en van de vracht brengen, terwijl eindelijk de heer LOWNDES eene uitzondering voor hout en levensmiddelen billijk en gerechtvaardigd achtte. Acht stemmen waren dus in theorie voor de algeheele uitsluiting van avarij-grosse, en slechts vier voor de toelating van deze of gene uitzondering, vooral voor hout. Het eenige en algemeene argument was natuurlijk dat deklading het besturen van het schip belemmert, het scheepsvolk verhindert om van het dek vrijelijk gebruik te maken, om deze redenen dikwijls een bron van gevaar is, en werping noodzakelijk maakt onder omstandigheden die er anders geene aanleiding toe zouden geven, waardoor de eigenaars van de lading onder dek op zware lasten gebracht worden.

Bij de behandeling van dit artikel op het Congres vertoonde zich het zelfde verschil van gevoelen, dat zich in het comité geopenbaard had. Mr. RAHUSEN stelde dadelijk het radikale amendement: „No jettison of deck cargo shall be made good as General Average" voor. Zijns inziens

was het maken van eene uitzondering voor hout niet te rechtvaardigen, daar ook andere goederen dikwijls als deklast vervoerd worden, en waar moet dan een grens getrokken worden? De heer RATHBONE ondersteunde hem. De heer CRUSEMANN wilde eene uitzondering alleen voor de kustvaart. De heer WENDT deed uitkomen dat in den houthandel de schepen juist met het oog op het voeren van deklast gebouwd worden. De heer BAILY wees er op dat het Lagerhuis het voeren van hout als deklast tusschen 1 Sept. en 1 Mei verboden had [1]) op grond, dat het, na ingesteld onderzoek, gebleken was dat er een te groot gevaar aan verbonden is. Indien dat gevaar in die maanden zoo groot is, dus redeneerde hij, zou het ook in de andere maanden van het jaar wel niet gering zijn. In de Engelsche praktijk is er dan ook geen avarij-grosse (bij werping van deklast), maar bestaat er eene zoogenaamde *general contribution*, een omslag over schip, vracht en lading, waardoor echter noch de verzekeraars, noch de inladers, die geen partij zijn geweest bij het bevrachtings-contract voor den deklast, verbonden worden. De heer MARVIN verklaarde voor het artikel te zullen stemmen om eene concessie aan de Engelsche idees te doen.

Na eene langdurige discussie werd eindelijk het amendement RAHUSEN met 12 tegen 8 stemmen verworpen en het eerste lid der resolutie met 18 tegen 2 stemmen aangenomen, nadat eerst nog op voorstel van den heer ATKINSON (president van de kamer van

---

1) Dit verbod is later weder ingetrokken.

Koophandel te Hull) achter het woord „deals" „or any other description of wood goods" was ingevoegd.

De voorzitter stelde nu de tweede alinea aan de orde: „no jettison of deck cargo other than timber or deals or other wood cargo, so carried as aforesaid, shall be made good as General Average", met weglating met het slot, wat stilzwijgend werd goedgekeurd. Er werden drie amendementen voorgesteld, een door den heer GOURLEY, om de woordeu „tar, cotton and tallow" op „other wood cargo" te doen volgen, een door den heer CRUSEMANN, die ook eene uitzondering voorstelde voor de kustvaart en een, om het woord „cattle" in het artikel op te nemen. Alle werden zij met eene groote meerderheid verworpen, waarna deze alinea onveranderd met 15 tegen 4 stemmen werd goedgegekeurd.

Toen vervolgens de derde alinea aan de beurt kwam, stelde de heer JACOB, namens de reederij-vereeniging te Liverpool, de weglating daarvan voor, daar het algemeen de gewoonte is, om verschillende goederen, zelfs zeer kostbare, zooals zijde en andere lichte waren, in de kampanje te bergen en daartegen ook geen overwegende bezwaren kunnen bestaan, zooals die tegen eigenlijk gezegde deklading worden aangevoerd. De heer BAILY gaf hierop in overweging het volgende te bepalen: „Every structure not built in with the frame of the vessel shall be considered to be a part of the deck of the vessel." De kampanje maakt altijd een geheel uit met het geraamte van het schip en werd hierdoor dus niet onder het dek begrepen. Na eene

korte woordenwisseling over de juiste beteekenis van het amendement, werd het, nadat de heer JACOB zijn voorstel had ingetrokken, met 14 tegen 7 stemmen aangenomen [1]).

Van het tweede artikel, dat nu in behandeling kwam, luidde de eerste aliena: „Damage done to goods or merchandise by water which unavoidably goes down a ship's hatches, when opened for the purpose of making a jettison, shall be made good as General Average, in case the loss by jettison is so made good."

De heer BAILY stelde als amendement voor op het woord „shall" „not" te laten volgen. Alleen om praktische bezwaren was hij tegen deze alinea, die zijns inziens de deur wijd opende voor bedrog en eindelooze geschillen. Het was vreemd, zeide hij, dat eischen tot omslag in avarij-grosse van dezen aard bijna niet anders voorkomen dan wanneer de lading verzekerd is, vrij van avarij-particulier. Dat de meerderheid echter van meening was, dat practische moeilijkheden geen reden mogen zijn om het recht, ook in de gevallen dat er een volledig bewijs geleverd kan worden, uit te sluiten, bleek uit de stemming, die den heer BAILY met 20 tegen 1 stem in het ongelijk stelde, waarna de alinea unaniem aangenomen werd.

De tweede alinea was: „Damage done by breakage or chafing or otherwise from derangement of stowage consequent upon a jettison shall not be made good as General Average, but shall fall upon the owners of the goods so damaged or their underwriters."

---

1) M. v. H., t. a. p., bl. 34—41.

Uit de brochures van de leden van het comité was reeds gebleken, dat het onderwerp van deze alinea, die de 12de paragraaf van het verslag uitmaakte, bij de meesten op geene instemming meer kon rekenen. Vijf leden immers verklaarden deze schade bepaald als avarij-grosse te beschouwen, twee anderen waren het hier wel mede eens, maar vonden toch eene verandering van de te Glasgow met zulk eene groote meerderheid aangenomen resolutie niet wenschelijk, terwijl eindelijk slechts de heeren BAILY, ENGELS en V. PEBORGH ook uit principe hare handhaving verdedigden.

Toen den heer ATKINSON nu dan ook voorstelde om het woordje „not" weg te laten, werd dit zonder eenige oppositie met 16 tegen 6 stemmen goedgekeurd en zoo de voor 4 jaren te Glasgow begane fout hersteld. Het slot der alinea „but shall fall" viel hierdoor van zelf weg [1]).

Artikel 3: „Damage intentionally done to a ship or cargo for the purpose of extinguishing a fire on board ship, and damage done by water poured in or admitted through scuttle-holes or otherwise for the said purpose, shall be made good as General Average," werd bijna zonder discussie aangenomen, hoewel in dezen eenvoudigeren vorm: „Damage done to a ship and cargo by water or otherwise in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as General Average."

Evenzoo ging het met het volgende artikel: „Damage done by cutting away the wreck or remaisis of spars,

1) M. v. H. bl. 41 v.

or other things which had previously been carried away or permanently displaced by sea peril, shall not be made good as General Average;" alleen de woorden or „permanently displaced" werden weggelaten.

Den volgenden dag (27 Sept.) werden, weder onder voorzitterschap van Sir FITSROY KELLY, de beraadslagingen geopend over art. 5: „If a ship is intentionally run ashore, in order to avoid capture or foundering, and is afterwards got off and repaired, all damage caused either to the ship or cargo on board by such running ashore shall be made good as General Average.

„If a ship has been intentionally run ashore as aforesaid, but is not afterwards got off the shore, or being got off is found irreparably damaged, or so damaged as not to be worth repairing, no compensation in the way of General Average shall be made for the damage caused by such running ashore."

De leden van het comité waren over deze quaestie in het geheel niet tot eenheid gekomen. Het verslag van den secretaris bracht vrijwillige stranding wel in het algemeen in beginsel onder avarij-grosse, maar meende dat dit om praktische redenen toch slechts voorgesteld kon worden voor het geval van stranding om neming te voorkomen. In alle andere gevallen zouden daartegen te veel bezwaren bestaan. De twee pogingen om deze bezwaren op te lossen, nam. het eerste der Glasgow-artikels en art. 708 n°. 3 van het algemeene Duitsche Handelswetboek [1]) haalde het wel aan, maar

1) Art. 708 n°. 3 A. D. H. Gb. luidt: Grosse Avarie liegt namentlich im folgenden Fällen vor:

tegen beiden, vooral tegen het eerste, had het vele bedenkingen, zoodat het eigenlijk alles aan de beslissing van de leden van het comité overliet. Deze waren het ook bijna allen eens, dat naar recht en billijkheid vrijwillige stranding evengoed als elke andere vrijwillige opoffering recht op vergoeding in avarij-grosse geeft. Om praktische bezwaren echter, zooals het moeilijke van het bewijs der door de stranding veroorzaakte schade, het misbruik van de zijde van den kapitein te duchten en andere meer, wilden de meeste hetzij restricties, hetzij algeheele uitsluiting. Slechts de heer BRADFORD liet zich hierdoor niet van zijn stuk brengen; hij bleef er op aandringen dat schade tengevolge van eene vrijwillige stranding geleden, in avarij-grosse vergoed moet worden, natuurlijk slechts voor zooverre het oorzakelijke verband tusschen de stranding en de schade, evenals het opzettelijke der daad, volledig en overtuigend bewezen kan worden. De heeren WENDT en DRIEBEEK vereenigden zich met art. 708 n°. 3 A. D. H. Gb.; de Deensche leden wilden avarij-grosse bij stranding om neming of zinken te voorkomen, in het laatste geval echter alleen als de reis na de stranding nog voortgezet kan worden; de heeren BAILY en RATH-

---

Wenn das Schiff absichtlich auf dem Strande gesetzt worden ist, jedoch wenn die Abwendung des Unterganges oder der Nehmung damit bezweckt war.

Sowohl die durch die Strandung einsliesslich der Abbringung entstandenen Schäden, als auch die Kosten der Abbringung gehören zur grossen Haverei. Wird das Behufs Abwendung des Unterganges auf dem Strande gesetzte Schiff nicht abgebracht oder nach Abbringung reperaturunfähig (art. 444) befunden so findet eine Havarie-vertheilung nicht statt.

Ist das Schiff etc.

BONE vonden algeheele uitsluiting van avarij-grosse het beste, de eerste „on ground of expediency" waaraan hij altijd nog al spoedig bereid is het recht op te offeren, de laatste omdat dit het eenvoudigste is (sic). De heeren RAHUSEN en WERTHEIM stelden een' regel voor om slechts avarij-grosse toe te laten, als de schipper tot de stranding is overgegaan terwijl hij nog de keuze had om door andere middelen de redding van schip en lading te beproeven; de heeren V. PEBORGH en ENGELS eindelijk beschouwden onvoorwaardelijk vrijwillige stranding om zinken te voorkomen als avarij-particulier.

Openbaarde zich dus onder de leden van het comité eene groote verdeeldheid van opinie, op het congres was dit natuurlijk niet minder het geval, zoodat de behandeling van dit artikel, even als van het eerste te Glasgow, weder het langst duurde en een zeer levendige discussie uitlokte. De resolutie was gebaseerd op de Duitsche wet, die het gevolg van de stranding laat beslissen over haar karakter. De heer MARVIN bestreed de juistheid daarvan en stelde de weglating voor van de woorden: „and is afterwards got off and repaired." Niettegenstaande de ondersteuning die dit amendement bij de Hollandsche leden vond, daar het de resolutie geheel in overeenstemming met onze wet zou brengen, werd het met 9 tegen 8 stemmen verworpen. Een gelijk lot onderging een amendement van den heer LOWNDES om in plaats van: „or so damaged as not to be worth repairing" te lezen: „or so damaged that the expense of repairing would exceed the value of

the ship then repaired, and if the ship shall not be in fact repaired" dat met 9 tegen 8 stemmen, en een van den heer CRUSEMANN om die woorden weg te laten, dat met 8 tegen 6 stemmen werd verworpen.

De heer LOWNDES beoogde met zijn voorstel slechts gelijkheid, daar de woorden: „or so damaged as not to be worth repairing" in verschillende landen tot eene verschillende interpretatie aanleiding kunnen geven. „In sommige landen toch wordt het schip voor afgekeurd gehouden, als de reparatiekosten $^3/_4$ van de waarde overtreffen, terwijl in Engeland de (zeker juistere) regel geldt, dat de afkeuring eerst dan gewettigd is, indien de reparatiekosten de waarde overtreffen, die het schip na afloop van de reparatie zoude hebben [1])."

De heer BAILY sloeg nu voor de geheele eerste alinea weg te laten en door de volgende te vervangen: „When a ship is intentionnally run on shore because she is sinking or driving on shore or rocks, no damage caused to the ship, the cargo or the freight, or any or either of them, by such intentional running on shore, shall be made good in General Average."

Hij verdedigde het op de bekende gronden, waaronder vooral de moeilijkheid van het bewijs der schade en de dikwijls voorkomende misbruiken eene hoofdrol speelden. Vele leden meenden echter dat misbruik en bedrog in weerwil van het amendement BAILY zouden blijven bestaan, omdat dit, zooals de voorsteller zelf verklaarde, het eene opene quaestie liet of er al dan

1) Woorden van den heer Rahusen. M. v. H., t. a. p., bl. 53.

niet avarij-grosse bestaat in andere gevallen, niet in 't bizonder vermeld. De heer MARVIN was geneigd het voorstel aan te nemen om eene concessie aan de Engelsche verzekeraars te doen. Met hem stelden zich nog meer anderen op dit verkeerde standpunt en ondersteunden het amendement voornamelijk om daardoor de verzekeraars te beschermen tegen de reeders, die volgens hen, gewoonlijk op onrechtvaardige wijze door eene, vooral te Liverpool, tegen de verzekeraars ingenomen jury geholpen worden. Sommigen bleven echter aan de Glasgow-resolutie de voorkeur geven boven deze uitzondering voor twee gevallen, die als zoodanig volgens hunne meening hare gevaarlijke zijde had. Anderen vonden weer dat het amendement te weinig uitsloot en wilden eene positieve bepaling dat er slechts dan avarij-grosse bestaat als de stranding geschiedt om neming te voorkomen. De heer BRADFORD stond daardoor geheel alleen in de handhaving en verdediging van het beginsel, dat hier avarij-grosse bestaat, tegen elke besnoeiing daarvan om practische moeilijkheden, die aan de toepassing verbonden zouden zijn, moeilijkheden die hij overdreven noemde. Hij merkte o. a. niet ten onrechte op, dat het niet aanging, omdat de schade in vele gevallen moeilijk of in het geheel niet is te constateeren, avarij-grosse ook dan uit te sluiten wanneer dit wel kan geschieden. Hoe dit ook zij, de meerderheid liet zich niet overtuigen en na veel praten werd het amendement met 13 tegen 6 stemmen aangenomen.

Het zesde artikel luidde: „Damage occasioned to a

ship or cargo by carrying a press of sail shall not be made good as General Average," en werd aangenomen na verwerping van twee amendementen van de heeren ATKINSON en Dr. FRANCK, die respectievelijk aan het artikel het volgende wilden toevoegen: „except in cases where such sail in carried to keep off a lee shore" en „unless it be proved that it was of an extraordinary kind and actually necessary to save the ship and cargo from a common peril."

Artikel 7 was: „When a ship shall have entered a port of refuge under such circumstances that the expenses of entering the port are admissible as General Average, and when she shall have sailed thence with her original cargo or a substantial part of it, the corresponding expenses of leaving such port shall likewise be so admitted as General Average: and whenever the cost of discharging cargo at such port is admissible as General Average, the cost of reloading and stowing such cargo on board the said ship, together with all storage charges on such cargo, shall likewise be so admitted."

Van alle leden van het comité had slechts de heer LOWNDES zich hiertegen verzet; in hem alleen vond de *physical safety* theorie nog een' talentvollen verdediger.

Op het congres waren het dan ook slechts quaesties van détail die besproken werden. Nadat men besloten had om het woord „substantial" weg te laten, begonnen de beraadslagingen over een amendement van den heer BAILY om het artikel aan te vullen met de woorden: „as regards the ship, the cargo reshipped and the

freight on it.” Hij argumenteerde dat de reis eindigt voor de lading die achtergelaten wordt en deze dus niet behoeft bij te dragen in de kosten van het verlaten der noodhaven. De heeren RAHUSEN en WERTHEIM voerden hiertegen eene hevige oppositie. Volgens hen mocht het wegens *vice propre* in de noodhaven achtergelaten of daar verkochte goed niet in een beteren toestand gebracht worden dan de rest van de lading en deze niet zwaarder belast worden, omdat een gedeelte in het belang der eigenaars verkocht werd. De langdurige discussie bestond dan ook voornamelijk uit eene uitvoerige verdediging van de Hollandsche praktijk door de Hollandsche leden tegen over de bestrijding daarvan door den heer BAILY. Nadat de heer BRADFORD nog verklaard had dat ook in Amerika de verkochte lading niet bijdraagt in de uitgaande havenkosten, om dat de avarij-grosse slechts zoolang duurt als er een gemeenschappelijk belang bestaat, werd eindelijk het amendement BAILY met 10 tegen 5 stemmen aangenomen. De redactie was door den voorsteller in den loop van het debat gewijzigd en luidde nu: „Except that any portion of the cargo left at such port of refuge on account of its being unfit to be carried forward, shall not be called on to contribute to such corresponding expenses.”

Artikel 8 luidde: „When a ship shall have entered a port of refuge under the circumstances defined in section seven, the wages and cost of maintenance of the master and mariners, from the time of entering such port until the ship shall have been made ready

to proceed upon her voyage, shall, subject to the provisoes undernamed, be made good as General Average. Provided that if reasonable dispatch be not used in repairing or otherwise getting the vessel to sea, no allowance for wages and maintenance shall be made in respect of the time so improperly expended. Provided, also, that no allowance shall be made for wages or maintenance as above, in case the ship shall be condemned at such port as irreperable or not worth repairing, or in case for any other lawful cause the cargo, or a substantial part of it, shall not be reladen on board such ship for the purpose of further transport."

Slechts twee leden van het Internationale comité hadden zich blijkens de *Transactions* met deze bepaling niet kunnen vereenigen. Nu echter bleek het dat ook deze oppositie niet meer bestond, daar een voorstel van den heer RATHBONE om te lezen „shall *not* be made good as General Average," dat dus juist het tegenovergestelde van dezen regel beoogde, zelfs geen ondersteuning vond, waarna de eerste alinea die het beginsel zelf bevat met algemeene stemmen aangenomen werd, al was het motief voor sommige leden slechts gelegen in het doen van eene concessie aan de continentale begrippen.

De beperking van de tweede alinea werd eveneens eenstemmig goedgekeurd, terwijl daarentegen het slot der resolutie tot eene warme woordenwisseling aanleiding gaf. De heer CRUSEMANN stelde voor dit dus te lezen: „Provided also that in case the ship shall be condemned at such port as irreparable, or not worth repairing,

no allowance shall be made for wages and maintenance beyond the date of condemnation; and no allowance shall be made in case, for any lawful case, the cargo, or a substantial part of it, shall not be reladen on board such ship for the purpose of further transport." Zijns inziens mocht de avarij-grosse eerst ophouden als de gemeenschap van belangen verbroken wordt door de afkeuring van het schip. De heer BRADFORD ondersteunde dit voorstel tegen de aanvallen van de heeren LOWNDES en BAILY, die in geheel geen avarij-grosse erkenden als het schip in de noodhaven afgekeurd en dus de reis niet voortgezet wordt, blijkbaar omdat zij zich nog niet goed los konden maken van de physical-safety-theorie, want zelfs de Engelsche praktijk is tegen hen. Het amendement werd met 10 tegen 8 stemmen aangenomen.

De vergadering werd nu tot den volgenden dag (28 Sept.) verdaagd, toen de beraadslagingen over het slot van dit artikel weder geopend werden. De heeren BAILY en LOWNDES openden dadelijk weer het vuur tegen het den vorigen dag aangenomen amendement CRUSEMANN en trachtten het langs een omweg weer uit de wet te verwijderen. Eene eindelooze discussie en tal van amendementen waren hiervan het gevolg. Om tot overeenstemming te komen stelde de heer LOWNDES eindelijk eene transactie voor, hierin bestaande dat de avarij-grosse zou voortduren, niet tot het oogenblik der afkeuring van het schip, maar tot op dat der ontlading. Ook dit echter kon de goedkeuring der vergadering niet verwerven en werd met 8 tegen 5 stem-

men verworpen. Ten slotte werden de beide reserves weder uit het artikel gelicht en alleen de eerste alinea behouden.

De heer MARVIN stelde vervolgens voor, zoowel het zevende als het achtste artikel te schrappen en daarvoor het volgende in de plaats te stellen: „If, on account of the damage suffered by the ship in the course of the voyage, whether of a particular or General Average nature, the sickness or mortality of the crew, the derangement of the stowage of the cargo, or other the like accidents of the sea, it becomes prudent and judicious in the master to deviate from the course of the voyage and go into a port refuge, the expenses of entering such port, the port charges, the unloading of cargo, the warehouse rent or storage thereon, the expenses of reloading the cargo on board; the wharfage and dockage of the ship while unloading and reloading, the wages and provisions of the crew, from the time that the ship shall bear up to enter such port of refuge until the time when the ship can again be got ready to resume her voyage, the expenses of leaving the port, or other incidental expenses necessarily incurred by the master for the common benefit, shall all be made good in General Average, in all cases in which the master shall resume and prosecute the voyage with the cargo on board. In case the voyage shall be abandoned in such port of refuge, the interests shall be deemed to be dissociated by such abandonment and the general average expenses shall cease thereon, and each interest shall thereafter bear its own expenses."

Jammer genoeg vond dit heldere en duidelijke voorstel, waardoor de gebreken van de beide artikels die het moest vervangen, volkomen werden weggenomen, en waarin eene juiste beslissing gegeven werd voor alle noodhavenkosten, slechts ondersteuning bij den heer WERTHEIM en werd het met 10 tegen 5 stemmen verworpen.

Hierna kwam artikel 9 in behandeling: „Damage done to cargo in the act of discharging it at a port of refuge shall not be admissible as General Average in case such cargo shall have been discharged at the place and in the manner customary at that port with ships not in distress." Het werd op één na met algemeene stemmen dadelijk goedgekeurd, met verandering van „in the act of discharging" in „by discharging."

Artikel 10 luidde: „The contribution to a General Average shall be made upon the actual values of the property at the termination of the adventure, to which shall be added the amount made good as General Average for property sacrificed; deduction being made from the shipowner's freight at risk, of that portion of crew's wages, and the portcharges on the ship, the liability for which is contingent upon the earning of such freight."

Het eerste gedeelte tot „deduction" werd zonder discussie aangenomen.

Op het tweede gedeelte stelde de heer BAILY als amendement voor: „deduction being made from the freight of two fifhts of such freight, in lieu of crew's wages and port charges on the ship." Een vaste maat-

staf, volgens welken de vracht in avarij-grosse zou hebben bij te dragen, kwam hem wenschelijk voor met het oog op de eenvormigheid, daar het rechtvaardiger systeem van het ontwerp juist tot groot verschil aanleiding zou geven, omdat het wel in overeenstemming is met de Engelsche wet, echter niet met die van andere landen. Maakt toch overal de wet de aanspraak op gagie geheel daarvan afhankelijk of er al dan niet vracht verdiend wordt, volgens het juris paroemium „freight is the mother of wages," de Engelsche wet staat daarentegen altijd gagie toe tot op het oogenblik dat het schip verloren gaat, waarom elke wijze van berekening van het bijdrageplichtig bedrag van de vracht, die op de uitbetaling der gagie gebaseerd is, in Engeland tot een ander resultaat zal leiden dan in de andere landen. Het voorstel van BAILY werd dan ook met 7 tegen 3 stemmen aangenomen.

Nu moest nog geregeld worden wat van de vracht afgetrokken moet worden. Om een einde te maken aan den storenden invloed van de *pro rata* vracht, die in sommige landen toegelaten is, stelde de heer BAILY voor, dat er geen aftrek van gagie zou zijn van pro rata vracht, wat echter verworpen werd. Men kwam daarentegen overeen dat voor de passagegelden hetzelfde als voor de vracht zou gelden. Op voorstel van den heer CRUSEMANN werd er nog eene zinsnede aan het artikel toegevoegd om vast te stellen dat van de dragende waarden alle kosten afgetrokken worden, gemaakt na de avarij-grosse handeling. De tekst hiervan luidde: „deduction being also made from the value of

the property of all charges incurred in respect thereof subsequently to the arising of the claim to General Average."

Er was in het ontwerp nog eene tweede alinea van dezen inhoud: „In case the amount to be made good shall exceed the agregate of contributory values, computed as above stated, such agregate shall, in the first instance, be taken towards satisfying the General Average; and the excess of the General Average shall then be apportioned as if the ship and the entire cargo on board or at risk at the time of doing the act or measure which has given rise to the General Average, had reached the port of destination free from damage."

De heer WERTHEIM stelde voor de geheele schade weg te laten, omdat zij volgens hem tegen alle beginselen van recht indruischte, volgens welke niemand door de fortuinen der zee meer mag verliezen dan hij aan de zee heeft toevertrouwd. Deze meening vond veel tegenstand bij de Engelsche heeren, die van oordeel waren dat het bedrag, waarmede de kosten de waarde der geredde goederen overtreffen, over de waarden omgeslagen moeten worden die bestonden ten tijde dat de avarij-grosse handeling plaats greep. De kosten zijn in het algemeen belang gemaakt, moeten dus door alle daardoor bevoordeelde partijen gedragen worden en mogen niet ten laste van hem alleen gebracht worden, die ijveriger is geweest dan de anderen en voor hen betaald heeft. Aldus redeneerden zij en zeker is hier niets tegen te zeggen, vooral indien men in het oog houdt dat in Engeland afstand van schip en vracht

door den reeder voor door den schipper aangegane verbintenissen niet toegelaten is, zooals in Frankrijk, België, Nederland en andere continentale landen. Om dit groote verschil in de wetten der verschillende landen besloot men echter liever de geheele alinea weg te laten, ziende dat men toch niet tot de gewenschte overeenstemming kon komen.

Hiermede was de behandeling der tien artikels van het ontwerp nog niet geëindigd, daar eerst nog een amendement van den heer BAILY aan de orde kwam, om aan artikel 8 nog eene alinea toe te voegen luidende:

„Except that any portion of the cargo left at such port of refuge on account of its unfitness to be carried by the ship, or the unfitness or inability of the ship to carry it forward, shall not contribute to such General Average."

Daar in geen een artikel van de vergoeding der vracht wordt gesproken werd nog als elfde artikel het volgende vastgesteld: „In every case in which a sacrifice of cargo is made good as General Average, the loss of freight, if any, which is caused by such loss of cargo, shall likewise be so made good."

De president Sir FITZROY KELLY hield nu eene lange redevoering, waarin hij de methode besprak welke men moest volgen om de wet bij het Parlement niet alleen ingediend te krijgen, maar ook om zich te verzekeren van hare aanneming in de beide huizen. Vervolgens werd de vergadering gesloten na eerst nog twaalf door den heer LOWNDES voorgestelde besluiten te hebben

aangenomen, waarvan wij die, welke voor ons van eenig belang zijn, hier laten volgen:

3°. That the Draft Bill as now amended in Congress, ought, in the opinion of this Congress, to be the basis of International General Average Law.

4°. That in order to carry out this object, Associations should be formed, or other measures taken in each of the Countries represented in Congress, and in other Countries where practicable, for the purpose of causing this Bill to become the law and practice of such country.

5°. That this end should be pursued through the Legislatures of each country where practicable, and also, pending legislation, by means of Clauses to be introduced into Bills of lading and Charter Parties.

6°. That the Clauses recommended for this purpose be the following: „All claims for General Average to be settled in conformity with the International General Average Rules, framed at York in 1864."

7°. That, for the execution of these resolutions in each of the places represented in this Congress, the following Representatives be appointed in the name of the York Congress:

Holland. Mr. E. DRIEBEEK, Mr. E. N. RAHUSEN, Mr. J. WERTHEIM.

België. TH. J. ENGELS, E. VAN PEBORGH.

Maine (State of). J. R. BRADFORD.

New-York (Do.). HON. JUDGE MARVIN.

Bremen. Dr. E. CRUSEMANN.

Hamburg and Lubeck. Dr. C. H. H. FRANCK.

England. H. J. ATKINSON, Hull; L. R. BAILY, Liverpool; E. T. GOURLEY, Sunderland; R. M. HUDSON, Sunderland; W. F. JACOB, Liverpool; W. J. LAMPORT, Liverpool; R. LOWNDES, Liverpool; D. W. MACKECHNIE, Glasgow; P. H. RATHBONE, Liverpool; E. E. WENDT, London.

France. JULES DELAHAYE.

Portugal.

Russia. G. KAMENSKY.

Denmark. S. GRAM; J. SUENSON; E. THUNE.

8°. That the Representative or Representatives of each country or place, as named above, shall charge himself or themselves with the task of organizing an Association or Committee for such place, or taking such other measures as in his judgment shall be best conducive to the carrying out of the purposes laid down in the foregoing resolutions.

9°. That each Local Association, organized as above, or the Representative himself in the absence of an Association, shall make an Annual Report to the Council for the time being of the Social Science Association, setting forth what progress shall have been made in his or their district; and such Annual Reports shall be continued until the task assigned to such Local Association or Representative shall have been completely accomplished.

10°. That in case any country or place, not here represented, shall hereafter wish to join in the movement, the Council for the time being of the Social Science Association shall have power to appoint a Representative on Representatives for such country or place, who shall then have equal powers with the Representatives here appointed.

12°. That the objects of this Congress having been attained, this Congress and the „International General Average Committee" be now dissolved.

Welke, mag men vragen, waren bij het einde van dit derde internationale Avarij-grosse congres, de vruchten dezer vijfjarige beweging?

Veel dichter bij het gewenschte doel, de invoering eener internationale wet, regelende de avarij-grosse, was men na zooveel jaren arbeids nog niet gekomen. Want, al waren er te York meer afgevaardigden dan te Glasgow, vooral niet Engelsche (Rusland, Frankrijk en Lubeck waren voor het eerst vertegenwoordigd), waardoor het internationaal karakter meer op den voorgrond trad, toch waren het in hoofdzaak weder dezelfde

personen, bleven *au fond* de Glasgow Rules de basis der discussiën uitmaken en waren bijna dezelfde regels, hier en daar gewijzigd, het resultaat van de werkzaamheden van het congres, terwijl men eindelijk den machtigen steun van een lichaam als Lloyd's voorgoed verloren had. Toch is deze tijd van een onmiskenbaar nut geweest voor de geheele beweging. Het Glasgow-congres was in September gehouden, nadat in Mei daartoe eene uitnoodiging was rondgestuurd. Deze korte tusschentijd was nadeelig geweest voor de werkzaamheden van het congres, daar de leden zich niet genoeg hadden kunnen voorbereiden op zulke bij uitstek ingewikkelde en belangrijke quaesties als het avarij-grosse recht oplevert. Alle tegenstrijdige wetten en gebruiken te onderzoeken, het voor en tegen er van te overwegen, de verschillende theorieën onderling en met de eischen der praktijk te verzoenen, dat alles vereischte eene langdurige studie waaraan men zich niet had kunnen wijden. Zulk eene studie, zulk een grondig onderzoek was vooral de vrucht der laatste twee jaren. Het comité op het congres te Londen benoemd, had zijne taak goed weten op te vatten. Het stoute plan om eene volledige wet te maken, bleek alras onuitvoerbaar zoo lang men het over de hoofdpunten nog niet eens was, waarom het comité deze ook tot het onderwerp zijner studiën maakte. Het is hier dan ook aan te danken dat zeker nog nooit eenig rechtsgeleerd onderwerp beter dan dit onderzocht en toegelicht werd door de daartoe bevoegde personen, uit alle deelen der be-

schaafde wereld. Vandaar de verandering die eenige Glasgow-*rules* op het congres te York ondergaan hebben.

De eerste Glasgow regel, over de vrijwillige stranding, werd vervangen door eenen veel meer bepaalden, die voor sommige gevallen avarij-grosse uitsluit. De tweede (bluschschade), de vierde (lossing in de noodhaven), de vijfde (kapping van de vleet), de zesde (noodhavenkosten), de zevende (prangen) en de achtste (gagie en onderhoud der bemanning in eene noodhaven) werden met geringe wijzigingen in de redactie of op ondergeschikte punten overgenomen. De derde (breek- en wrijfschade na werping) werd daarentegen vervangen door eene tegenovergestelde bepaling, terwijl de tiende geheel weggelaten en de elfde en twaalfde aanmerkelijk veranderd tot eenen regel samengesmolten werden.

Wanneer men echter nagaat dat het congres te York gehouden werd met het doel om daar het laatste woord in deze zaak te spreken, om regels vast te stellen geschikt om het ontwerp te vormen voor eene internationale wet, die dan alleen nog maar door de verschillende regeeringen zou behoeven aangenomen te worden, en dat men verklaarde dit doel bereikt te hebben, dan vraagt men zich, bij het beschouwen dezer twaalf regels, onwillekeurig af, wat was er geworden van het grootsche streven waarmede deze beweging op het touw gezet werd, eene volledige internationale uniformwet voor avarij-grosse? en vooral zijn deze regels, die slechts enkele punten gedeeltelijk of onvol-

ledig regelen, wel geschikt om dit doel, zij het dan ook voor een zeer bescheiden gedeelte, te vervullen? De beantwoording hiervan moge later plaats hebben, daar zich ook in een later stadium dezer beweging dezelfde vragen zullen voordoen, en de geschiedenis vooreerst nog onze aandacht vordert.

Uit de te York genomen besluiten blijkt, dat men op tweeërlei wijze de daar vastgestelde regels in werking zou trachten te brengen. Men zou zooveel mogelijk de verheffing er van tot wet in de verschillende landen zien te bevorderen en zoolang als dit nog niet geschied was door het opnemen in de cherte-partijen en cognossementen van de te York vastgestelde clausule, in de praktijk aan de regels het burgerrecht trachten te verschaffen. Was voor dit laatste slechts de sympathie van den handel noodig, welke men reeds voor een groot gedeelte meende gewonnen te hebben, toch vond dit middel veel oppositie. Terecht werd door velen betoogd dat het opnemen van zulk eene clausule in de cherte-partijen en cognossementen, niet het minste resultaat kon hebben, zoolang ook maar een enkele van de in het schip of de lading geïnteresseerden daartoe niet wilde medewerken, terwijl, zoo zij niet te gelijker tijd in de verzekeringspolissen werd opgenomen, haar nut geheel illusoir zou blijven, omdat de verzekeraars anders door eene dispache, opgemaakt volgens „York-Rules", niet verbonden zouden worden. Hoe het ook zij, de clausule heeft zich onder de handelsusanties geen plaats kunnen veroveren en is nooit ergens gebruikt geworden.

Aan den anderen kant ontveinsde men zich niet dat ook de opneming van deze regels in de wetten van zooveel verschillende landen met zeer veel moeite gepaard zou gaan. Algemeen was men van oordeel dat Engeland, als de grootste zeehandel drijvende natie, hiermede zoowel als met toepassing in de praktijk, moest voorgaan. Waren toch de York-Rules in Engeland tot wet verheven dan zouden de andere mogendheden wel spoedigvolgen, terwijl er van geene internationale regeling sprake zou kunnen zijn indien Engeland mocht weigeren [1]). Daarom besprak de heer FITZROY KELLY na het einde der werkzaamheden uitsluitend de wijze waarop men het ontwerp bij het Parlement moest indienen. Wijzende op de groote daaraan verbonden moeilijkheden raadde hij aan, dat men vóór alles de goedkeuring en instemming moest zien te verkrijgen van de handelswereld en de overige zeehandeldrijvende naties, om zich daarna hetzij tot den „Board of Trade" te wenden, om door middel daarvan de indiening van de York-Rules bij het Parlement door een' der ministers te verkrijgen, hetzij tot eenige onafhankelijke leden van het Lagerhuis, die zich met de indiening en verdediging zouden willen belasten.

Een geheel andere wijze van handelen had de afgevaardigde van Hamburg en Lubeck, Dr. C. H. H. FRANCK voorgeslagen in eene brochure getiteld: „ *Observations*

---

1) M. v. H., VIII, bl. 68. Meng. Mr. Rahusen zegt hier: „ Engeland toch is het land dat belangrijke wijzigingen moet maken. Zoolang de wijzigingen daar niet in praktijk zijn opgenomen, is het noodeloos dat zulks door andere landen die slechts weinig te veranderen hebben, worde beproefd."

on the mode hitherto followed to the end of establishing an Universal General Average Law for all seafaring nations [1])." Na er op gewezen te hebben dat het doel der beweging was en moest blijven het tot stand brengen eener volledige avarij-grosse wet, tracht hij aan te toonen dat de tot nu toe gevolgde weg niet de juiste was om dat doel te bereiken, daar, volgens den schrijver, vergaderingen van private personen, wat de congressen te Glasgow en Londen eigenlijk geweest waren, en dat te York zou worden, niet den noodigen invloed kunnen uitoefenen en te weinig gezag bezitten om met vrucht eene internationale wet tot stand te brengen.

Hij stelde daarom het congres voor de volgende besluiten te nemen:

1°. That the members of the General Average Congress assembled at York appoint a permanent Committee consisting of English and Foreign members, authorized to select and add new English and Foreign members to the members chosen at York and that this committee be commissioned by the congress now assembled to enter into communication with the British Government with a view of causing the same to invite at once the Governments of those states, who have maritime interests to send to a Conference to be held in 1865 at London competent delegates familiar with the matter of General Average and authorized to deliberate and agree on an universal General Average Law.

2°. That the Congress at York in order to facilitate the labour of the Conference furnish the same with a draft of an universal General Average Law founded on the experience of its members as well as on the valuable elements of the German Mercantile Law, the Projet de Code of Mess[rs]. ENGELS and VAN PEBORGH of Antwerp

---

1) Deze brochure werd eenigen tijd voor het congres te York uitgegeven.

and the commercial codes of other nations; and enters immediately on the task of framing and fixing the contents of such draft.

Eene korte toelichting, waaruit blijkt dat de groote grief van Dr. FRANCK daarin bestond, dat aan de beweging een officieel karakter geheel ontbrak, ging aan deze voorstellen vergezeld, terwijl er nog een door den schrijver opgesteld ontwerp van eene avarij-grosse wet aan toegevoegd was. Op het congres verdedigde hij nog nader zijne zienswijze, waarvan hem de juistheid bewezen werd door de ondervinding in den laatsten tijd opgedaan. Tot zijn leedwezen toch moest hij verklaren, dat van de regeeringen van Oostenrijk, Frankrijk, Pruissen, Zweden en Noorwegen, Mecklenburg, Oldenburg en Hannover, welken hij verzocht had, met het oog op het congres te York, hunne hulp en hunnen steun aan de beweging te willen toezeggen, sommigen hem hadden doen weten, dat zij, hoewel met sympathie het streven tot verkrijging van eenheid in het avarij-grosse recht gadeslaande, niet geneigd waren om vertegenwoordigers te zenden naar eene vergadering van private personen, anderen hem niet eens geantwoord hadden. In geval de Engelsche regeering hen officieel uitnoodigde tot eene conferentie verklaarden eenigen zich uitdrukkelijk bereid, daaraan gevolg te geven.

Niettegenstaande deze sprekende feiten, meende de meerderheid te York toch de, in de daar genomen besluiten, aangegeven weg te moeten volgen, vooral omdat het van de buitenlandsche leden, met name van de Amerikaansche, die toch reeds driemaal voor de goede zaak de zee waren overgestoken, niet te vergen

was om misschien nog een reeks van congressen te komen bijwonen, waarop allicht weer afgebroken zou worden wat met zooveel moeite tot stand was gebracht. Al moge de betrekkelijke waarde dezer argumenten niet te ontkennen zijn, de geschiedenis der volgende jaren is eene sprekende getuigenis tegen de juistheid van de op het congres vastgestelde handelwijze. Het bleek toch dat het iets anders is eene wet te ontwerpen, iets anders dat ontwerp tot wet te doen worden, vooral als dit in het bij uitstek zoo conservatieve Engeland moet geschieden. Wel blijkt er van een begin van uitvoering, want in 1866 was de „Board of Trade" van de zaak gesaisisseerd, en had hare president zich tot Lord RUSSEL, den toenmaligen minister van buitenlandsche zaken, gewend; waren zelfs dientengevolge tusschen Engeland en Frankrijk diplomatieke onderhandelingen geopend, om de zaak van gouvernementswege op te vatten [1]) en was zij bovendien bij de „Privy Council" in onderzoek, maar na dien tijd verneemt men volstrekt niets meer. De met zooveel moed en zoo glansrijk begonnen onderneming ging allengs een' doodslaap in, die ruim tien jaren duurde.

De geringe sympathie die de Engelsche handel, voornamelijk tengevolge van de tegenstand van Lloyd's, voor de voorgestelde regels toonde, en de volkomen vruchtlooze pogingen der Engelsche leden van het comité om hunne wetgeving in dien zin veranderd te krijgen,

1) M. v. H., t. a. p., bl. 68. Marvin, Report bl. 75. Lowndes bl. 463, waar hij ook als een gerucht vermeld, dat het Fransche „Projet de Code" van 1869, wat betreft den titel over avarij, de vrucht dier onderhandelingen zou zijn.

alsmede de onderlinge oneenigheid en het verschil van gevoelen over de te nemen maatregels [1]), waren de voornaamste redenen dat de zaak bleef sluimeren, daar de andere landen natuurlijk het voorbeeld van Engeland afwachten, omdat dit in zijne praktijk het meeste te wijzigen had. Aan het achtste en negende van de te York genomen besluiten, schijnt ook in het geheel geen uitvoering te zijn gegeven [2]).

Alles wat er in die tien jaren met betrekking tot ons onderwerp geschiedde bepaalt zich tot twee weinig beteekenende feiten, die wij hier volledigheidshalve zullen vermelden. Ten eerste stelde de Italiaansche regeering in 1871 een congres te Napels voor, om verschillende internationale vraagstukken te behandelen, waaronder ook de mogelijkheid om eene gelijkvormige avarij-grosse wet voor alle landen daar te stellen [3]).

---

1) Lowndes, zelf een lid van het comité, zegt hierover t. a. p.: „The truth is, the members of the Committee were men whose time was fully occupied with matters of immediate personal concernment, and the delays of the English bureaux were obstacles which they were powerless to overcome. The indifference, if not hostility, of Lloyd's aided in wrecking the undertaking." Evenzoo Wendt, een ander lid van het comité in Holtzendorff's und Brentano's Jahrbuch, bl. 20, „da auszerdem eine praktische Einigung über die Art und Weise wie die York Rules im öffentlichen Verkehr zur Ausführung zu bringen, unter den maszgebenden Perzönlichkeiten des Kongresses und auch später zu erreichen sich unmöglich zeigte — so hat für mehr als ein Jahrzent die Bewegung geruht."

2) Mr. Rahusen raadde in zijn verslag zelfs af om plaatselijke comité's te benoemen, daar deze toch geen werkkring vinden en dus overbodig zouden zijn.

3) De op het avarij-grosse recht betrekking hebbende punten van het programma voor dit congres luidden:

Come si possono prevenire le simulazioni di avarie generali, ed è prudente gettare le basi di accordi internazionali perchè la disuguaglianza di trattamento

Verder dan tot een voorstel is het echter nooit gekomen.

Ten anderen werd door de Kamer van Koophandel te Bremen, den 22 Mei 1874, namens de conferentie van gedelegeerden der Noord-Duitsche zee- en handelssteden, een adres gericht aan de rijkskanselarij te Berlijn, waarin vooral op de nadeelen voor handel en scheepvaart voortspruitende uit het verschil in het avarij-grosse recht der verschillende landen gewezen, en ten slotte het verzoek gedaan werd om namens het Duitsche rijk het initiatief te nemen tot vaststelling van een internationaal wetboek van zeerecht en daartoe de noodige onderhandelingen met de regeeringen van andere zeestaten aan te knoopen [1]).

§ 4. Congressen te Bremen en te Antwerpen.

Bronnen:

Association for the Reform and Codification of the Laws of Nation. Report of the fourth annual Conference held at Bremen, 1876.

---

del naviglio non costituisca pregiudizio per la marina mercantile del paese che avesse adottato una riforma?

È a desiderare che il governi civili iniziino trattative per la formazione d'un codice internationale che regoli in modo uniformo il diritto commerciale marittimo o alcune parti di esso?

Zie Lowndes bl. 464. Dr. Franck, Bericht etc. bl. 14. Siebenhaar's Archiv. f. D. Wr. u. Hr. V, 2.

1) Zie R. Ulrich, Denkschrift betreffend die Int. gesetz. Reg. des Rechts-Verhältn. des Gr. Hav., bl. 13 en 43 v., waar men het adres als bijlage kan vinden. Verg. vooral Dr. C. H. H. Franck. Bericht etc. bl. 12, over de verschillende stemmen in Duitschland in dezen tijd opgegaan tot aanbeveling van een internationaal wetboek van zeerecht. Evenzoo een opstel van zijnen hand in Siebenhaar's Archiv für D. Wr. u. Hr., N. F., V. 2. Men vindt daarin een zeer merkwaardig „Denkschrift" door hem aangeboden aan de „Delegirten Conferenz der deutschen Seestädte" in 1866.

De Economist, 1877 I.

Verslag van de vergaderingen over de internationale avarij-grosse regeling gehouden te Antwerpen, door Mr. E. N. RAHUSEN, 1877; ook als bijlage van N. B. v. R. en W., 1877, n°. 3.

THEMIS, 1878, I.

Zeitschrift für das gesammte Handelsr., XXIV, bl. 491 v.

Revue de droit International et de législation comparée IX, 1877, n°. 3.

A. DE COURCY, Questions de droit maritime, II, 1879, bl. 265 v.

Le Précurseur, journal politique etc. van 31 Aug. en volg. dag., 1877.

JACOB AHLERS, Die Einführung der York-Antwerp Rules of General Average. 1878.

J. PH. SCHNEIDER, Seerechtliche Fragen, bl. 32 v. passim.

HOLTZENDORFF's und BRENTANO's Jahrbuch etc., 2[de] jg., bl. 476.

Dr. C. H. H. FRANCK. Bericht über die Bestrebungen die Ubereinstimming des Havarie-grosse Rechtes aller Schiffahrt treibenden Völker herbeizuführen. 1879, bl. 20 v.

LOWNDES bl. 464 v.

Zagen wij zooeven dat de onder zulke gunstige auspiciën begonnen beweging geheel was ingesluimerd, het zal ons nu vergund zijn weer van een opgewekter leven te gewagen. Het was de heer E. E. WENDT, wien het mocht gelukken haar na een tiental jaren weder uit haren doodslaap op te wekken, en voor een nieuw leven een' krachtigen bodem te vinden. Aan zijne bemoeiingen toch is het te danken dat het „*Executive Council of the Association for the Reform and Codification of the Law of Nations* [1]), waarvan hij lid was,

1) Deze niet alleen uit rechtsgeleerden bestaande vereeniging van Amerikaanschen oorsprong werd in 1873 te Brussel opgericht en stelt zich ten doel het Volkenrecht zoodanig te hervormen en te codificeeren, dat in het vervolg alle twisten, die tusschen gelijkelijk souvereine volken ontstaan, door scheidsrechters en met uitsluiting van wapengeweld beslist zullen worden. Overigens bepalen de statuten, dat zij zich ook bezig zal houden met zulke werkzaamheden,

in 1875 den afgebroken draad der beweging weer opnam, door het besluit het averij-grosse recht zijne nadere opmerkzaamheid te schenken. Toen dan ook in 1876 de vierde vergadering van deze *Association* gehouden zou worden, werd avarij-grosse op het programma der werkzaamheden geplaatst.

Van 25—28 September werd deze vergadering in eene der zalen van het beursgebouw te Bremen onder voorzitterschap van Sir TRAVERS TWISS gehouden. Na de afdoening van eenige andere werkzaamheden kwam het onderwerp der avarij-grosse aan de orde en werd dit door den heer TH. HACH (Bremen) in eene uitvoerige rede ingeleid. Hij schetste de geschiedenis der drie avarij-grosse congressen, en kwam, wijzende op de moeilijkheden waarop men stuit tengevolge van oude praktijken en lang gevestigde gebruiken, tot de conclusie dat de Association nog niet zoozeer moest beproeven om een volledig wetsontwerp te maken, maar zich liever vereenigen met de volgende drie punten: 1°. dat zulk eene wet noodig is, 2°. dat de beginselen daarin neer te leggen in overeenstemming met het recht en algemeen erkend moeten zijn en dat 3°. zulk eene wet uitvoerbaar is. Na eene gedetailleerde uiteenzetting van de volgens spreker ware grondbeginselen van het avarij-grosse recht, stelde hij een zestal besluiten voor,

---

als zij te eeniger tijd noodig en nuttig zal achten, ter bevordering van de vriendschappelijke betrekkingen tusschen de volken en den vooruitgang van de internationale beschaving. Het bestuur berust in handen van een zoogenaamd „Executive Council." Zie Wendt in Holtzendorff's und Brentano's Jahrbuch, t. a. p., bl. 457 v.

waarvan wij de twee voornaamste hier laten volgen, namelijk het derde:

This (de inhoud der twee eerste besluiten) is the basis upon which an International Law of General Average ought to be founded; but, as there is no prospect of this object ever being attained without the initiative of the different governments and legislations, the first efforts of the Association should be directed towards influencing those bodies,

en het vijfde:

Provisionnally, in order to obviate, as much as possible, the evil effects to the existing discrepancies in the laws of General Average, it is desirable that average statements made at the port of destination of a ship with the proper formalities and in accordance with the laws there ohtaining, should be every-where recognized by insurers as binding.

Vervolgens las de heer J. PH. SCHNEIDER (Bremen) een opstel voor, waarin hij het wenschelijke betoogde zoowel van eene internationale avarij-grosse wet, als van eene internationale regeling der zeeverzekering en dat voornamelijk verbetering noodig was wat betreft de onkosten voor het schip gedurende de aanhouding door eene regeering of andere hooge macht, de noodhavenkosten en schade door aanvaring veroorzaakt. Aangaande de noodhavenkosten verdedigde hij de vreemde theorie die aan de Spaansche wet ten grondslag ligt en wilde, ingeval de noodhaven aangedaan wordt, tot herstelling van avarij-particulier, aanvulling der levensmiddelen of der bemanning, de kosten van het inloopen, de gagie en het onderhoud der bemanning als avarij-particulier ten laste van de reeders, de kosten van lossing en herlading als avarij-particulier ten laste van de afladers brengen.

Nadat nog eenige sprekers het woord gevoerd hadden, werd de volgende motie van den heer H. H. MEIER aangenomen:

That a Committee be appointed to consider the subject of General Average and that Mr. HACH's resolutions and Mr. SCHNEIDER's papers be referred to the Committee."

Tot leden van dit comité werden in den loop der zitting benoemd de heeren: Sir TRAVERS TWISS (president), Dr. A. HINDENBURG (Kopenhagen), E. E. WENDT (Londen), J. WERTHEIM (Amsterdam), H. TH. HACH (Bremen) en D. MURRAY, tot secretarissen de heeren H. D. JENCKEN (Londen) en R. S. TREDGOLD (Londen).

Van het een en ander zou mededeeling gedaan worden aan de locale comité's in de verschillende landen.

Hiermede waren de werkzaamheden van het congres wat betreft avarij-grosse afgeloopen. Hoe gering zij ook mogen schijnen, zoo waren zij toch van groot gewicht, daar van dit congres nieuwe levenskracht en belangstelling voor de goede zaak uitging. Die belangstelling openbaarde zich vooral op het Congres te Antwerpen.

Naar aanleiding van de vijfde jaarlijksche vergadering der *Association*, die den 30sten Augustus 1877 en volgende dagen te Antwerpen gehouden zou worden, zou daar tevens in verband met de pas opgerichte avarij-grosse sectie dier vereeniging, een internationaal congres geopend worden ter bespreking eener avarij-grosse regeling. Ten gevolge van de krachtige bemoeiingen van de in vele landen reeds bestaande of na het congres te Bremen opgerichte locale comité's was de op-

komst van belanghebbenden en afgevaardigden grooter dan zij vroeger op eenig avarij-grosse congres ooit geweest was. Men vond er afgevaardigden bijeen van verschillende verzekeraars- en reeders-vereenigingen, Kamers van Koophandel en handelmaatschappijen, van Lloyd's te Londen en van de Noord-Duitsche Lloyd, dispacheurs, rechtsgeleerden, kooplieden, verzekeraars, reeders, makelaars enz. grootendeels andere personen dan te Glasgow, Londen of York geweest waren. Engeland, Duitschland en België waren vooral sterk vertegenwoordigd. Nederland telde er vijf leden (Mr. E. N. RAHUSEN, voor de Ned. Handelmaatschapij en de permanente commissie uit de Amsterdamsche reederijen, Mr. J. WERTHEIM, voor de vereeniging van verzekeraars te Amsterdam, Mr. L. C. DRIEBEEK, Mr. C. C. DUTILH, dispacheurs te Rotterdam, en Mr. J. P. BREDIUS Sr., lid der tweede kamer Staten-Generaal en dispacheur te Dordrecht), Denemarken drie, Zweden en Noorwegen twee en de Unie één lid; in het geheel een zestigtal personen [1]). Daarentegen was er geen der overige landen van Europa vertegenwoordigd, wat vooral van Frankrijk vreemd mag heeten.

De Avarij-grosse vergaderingen werden gepresideerd door Sir TRAVERS TWISS, denzelfde, die in 1862 te Londen en later te Bremen in de avarij-grosse sectie had voorgezeten [2]).

---

1) Een volledige naamlijst als bijlage bij Ahlers (t. a. p. bl. 76) te vinden.

2) Een enkele maal fungeerde evenwel de algemeene voorzitter van het congres, Lord O'Hagan, die onder een vroeger ministerie kanselier van Ierland was geweest, als president.

Na afloop der openingsformaliteiten richtte de voorzitter eenige woorden tot de vergadering, ter aanbeveling van de *York-rules* als basis voor de beraadslagingen, gelijk zij het waren geweest voor de werkzaamheden van de comité's te Bremen, Phiadelphia en Gothenburg, die ieder een rapport over het aanhangige vraagstuk hadden ingediend. In de rapporten van Phiadelphia en Gothenburg werden de York-Rules besproken en enkele amendementen daarop voorgeslagen, terwijl het Bremer comité eene vergelijkende studie had gemaakt van de Engelsche gebruiken en costumen, de York-Rules en het Duitsche Handelswetboek. Na eene nauwkeurige vergelijking van de daarin voorkomende bepalingen eindigt dit rapport met den voorslag om eenige van de York-Rules te amendeeren en ze door de bijvoeging van verscheidene andere bepalingen belangrijk uit te breiden. Deze verslagen werden weder beantwoord en gecritiseerd in een zeer uitvoerig verslag van het „Executive Council of the Association," waarvan de heer WENDT voorlezing deed en waarin ook nader op het voorstel van den president aangedrongen werd [1]). Dienovereenkomstig werd dan ook besloten. Te gelijker tijd liet men: „*Rules for the adjustment of claims for General Average, and for Average from collision, proposed for universal adoption by* J. PH. SCHNEIDER *of Bremen*," circuleeren. Zij werden door den schrijver in plaats van de York Rules voorgesteld, maar kwamen natuurlijk niet meer in aanmerking, nu de

1) De vier verslagen als bijlagen afgedrukt bij Ahlers, Die Einführung etc.

laatste als leiddraad voor de discussies waren aangenomen [1]).

Voordat men echter tot de algemeene beraadslagingen kon overgaan had er eerst nog een belangrijk incident plaats. De heer NATUSCH (met de heeren HILLMANN en HOZIER afgevaardigde van het hoofdbestuur van Lloyd's) vroeg namelijk eerst een' brief van genoemd bestuur te mogen overhandigen, waarvan hij tevens voorlezing verzocht [2]). Dit geschiedde en tot hare groote verbazing vernam de vergadering dat de afschaffing van avarij-grosse voorgesteld werd door de conservatieve Lloyd's! Dadelijk stond de heer RATHBONE uit Liverpool verontwaardigd op, bestreed op krachtige wijze zulk een radicaal middel om enkele misbruiken af te schaffen en stelde voor op de voorslagen van Lloyd's niet te letten, maar dadelijk tot de behandeling der York-Rules over te gaan [3]). Op aandringen van den heer J. GLOVER (afgevaardigde van de algemeene reederij-vereeniging te Londen) werd echter aan de afgevaardigden van Lloyd's gelegenheid gegeven om te verklaren

1) De „rules" van Schneider zijn afgedrukt als bijlage bij Ahlers, en in Schneider's Seerechtliche Fragen.

2) De inhoud van dit merkwaardige stuk kan men hier achter als bijlage A vinden. De brief is ook bij Ahlers (bl. 71 v.) en in de „Seerechtliche Fragen" (bl 35 v.) afgedrukt.

3) Zie verslag van Mr. Rahusen, bl. 5: „Eerstgenoemde (Rathbone) zeide op sarcastischen toon, dat al mocht een lid van Lloyd meenen sterker te zijn dan eenig ander man op de wereld, het daarom nog niet opging te meenen, dat Lloyd zelf sterker was dan de geheele wereld minus Lloyd, en hij voegde Lloyd toe, dat, wilde het zich niet buitengesloten zien, het verplicht zou zijn om te doen, hetgeen de scheepvaart der wereld verlangde en waarbij het verstandig was zich neder te leggen."

welke de redenen waren die tot het zenden van zulk een brief geleid hadden. De heer HILLMANN nam hierop het woord en verdedigde zijn standpunt en het nivelleerings-systeem van Lloyd's met een talent, eene betere zaak waardig. Zijne argumenten hebben wij reeds vroeger (bl. 99 vv.) besproken en getracht te weerleggen, genoeg zij het dus hier op te merken dat zijne lange redevoering eerst door den heer BAILY bestreden en vervolgens door den heer RAHUSEN schitterend weerlegd werd. Deze sprak als zijne overtuiging uit dat Lloyd's niet de avarij-grosse maar omgekeerd de avarij-grosse Lloyd's zou overleven en toonde het gebrekkige der bewijzen door HILLMANN voor zijne stelling, dat avarij-grosse een „heavy burden for commerce" is, bijgebracht, voldingend aan. Lloyd's had slechts het belang der verzekeraars op het oog, alsof avarij-grosse geen andere daarbij geïnteresseerden kent!

Wat zou men nu echter met den brief van Lloyd's doen? Verschillende voorstellen, het eene om eenvoudig over te gaan tot de orde van den dag, het andere in meer verzoenenden geest, werden gedaan. Na langdurige discussies kwam men tot de eenige mogelijke en eenvoudigste oplossing der quaestie door den brief voor kennisgeving aan te nemen en in het archief van het congres neer te leggen, met de uitdrukkelijke verklaring dat deze beslissing geen aan Lloyd's vijandig karakter bezat, daar dit lichaam, door drie afgevaardigden vertegenwoordigd, volkomen gerechtigd was hare opinie te openbaren.

Nu begon de behandeling der York-rules seriatim.

De twee eerste alinea's der eerste rule:

A jettison of timber or deals, or any other description of wood cargo, carried on deck of a ship in pursuance of a general custom of the trade in which the ship is then engaged, shall be made good as general average in like manner as if such cargo had been jettisoned from below deck.

No jettison of deck cargo other than timber or deals or other wood cargo, so carried as aforesaid, shall be made good as general average;

kwamen uit den smeltkroes der discussies met verandering der eerste alinea in: „No jettison of deck cargo shall be made good as general average," waardoor de tweede van zelf verviel.

Wij hebben gezien dat deze *rule* reeds op het congres te York tot zeer veel verschil van opinie aanleiding gaf, dat men in 't algemeen het nadeelige van het voeren van deklast wel inzag en begreep dat deze, als zijnde zelf dikwijls de oorzaak, die de werping noodzakelijk maakt, geene aanleiding tot avarij-grosse kon zijn, maar hoe toch de een in het belang van dezen, de ander van genen handel eene uitzondering op het strenge recht wilde, en zich ten slotte slechts de houthandel in eene concessie ten zijnen gunste verheugen mocht. Gelijk toen (te York) de RAHUSEN gedaan had, stelde nu de heer RATHBONE als amendement voor: „No jettison of deck cargo shall be made good as General Average." De argumenten die voor het amendement aangevoerd werden, waren natuurlijk niet nieuw en zijn ons bijna allen bekend door het congres te York (v. s. bl. 152). De heer LANGLOIS (Antwerpen) wees vooral nog op de vele practische

bezwaren en op de moeilijkheid om te constateeren welk gedeelte van den deklading geworpen, welk gedeelte daarvan over boord geslagen is. Het bleek dan ook weldra dat de zienswijze der meerderheid sedert het congres te York geheel veranderd was. Men was van het gevaarlijke van deklading overtuigd geworden en begon het nut van gelijkheid voor allen in te zien [1]), zoodat ten slotte met groote meerderheid het amendement RATHBONE aangenomen werd.

Een ander door een der Deensche afgevaardigden voorgesteld amendement, om avarij-grosse toe te laten alleen in het geval van werping bij stranding om het schip weer vlot te krijgen, werd verworpen, hoewel de tegenstemmers zich door geheele verschillende beweegredenen lieten leiden. Sommigen toch meenden dat werping onder zulke omstandigheden eene noodlossing is, anderen daarentegen wilden niet medewerken tot eene uitzondering, welke dan ook, op het zoo even aangenomen beginsel. De heer RAHUSEN beschouwt het amendement (t. a. p. bl. 12) uit het oogpunt van noodlossing en betreurt er de verwerping van. Hij zegt: „niemand toch zal in twijfel trekken, dat indien

---

1) In het door den heer Wendt voorgelezen rapport van het „Executive Council," leest men o. a.: „The Report of the Swedish Committee draws very prominently our attention to the enactment in their law that no jettison of deckload in allowed in General Average, unless effected in order to lighten the vessel when aground; and if we take into consideration that this law is in existense in one of the countries who have most of vessels trading under their flag which are specially built and fitted for carrying large deckloads, the principle here laid down is undoubtedly worthy of our most serious consideration."

de deklast van een gestrand schip over boord wordt gewerkt en in vlotten langs zijde wordt gehouden, de kosten der vlotten en het herladen dier vlotten avarij-grosse zijn." Maken nu weer en wind het behoud dier geloste lading onmogelijk (dus redeneert hij) en wordt het feitelijk eene werping, dan kan daardoor het karakter dier handeling niet veranderen en moet er dus evengoed avarij-grosse zijn. Hier staat echter tegenover, dat waar bewezen is dat deklast, welke dan ook, de navigatie en richtige behandeling van het schip grootelijks belemmert, ja het zelfs in gevaar brengt, dit zeker niet minder het geval zal zijn, indien het schip gestrand is. De deklast kan juist de oorzaak der stranding zijn, het vlot maken van het schip belemmeren als anderzins. Om consequent te zijn moet men dus ook hier evenmin als bij werping in volle zee vergoeding in avarij-grosse toelaten. Bovendien zijn uitzonderingen op een' algemeenen regel nooit wenschelijk, en wordt er door de beslissing op het congres genomen volstrekt niet geprejudicieerd aan het al of niet bestaan van avarij-grosse in geval van eene *werkelijke* noodlossing.

Daar de tweede aliena van zelf vervallen was kwam nu de derde:

„Every structure not built in with the frame of the vessel shall be considered to be a part of the deck of the vessel,"

aan de orde. Zij vond nog al bestrijding om de moeilijkheid eener juiste onderscheiding tusschen hetgeen in technischen zin „is built in with the frame of the vessel" en hetgeen daar niet mede verbonden is, vooral ten gevolge van het meer en meer in ge-

bruik komen van ijzeren schepen. Hierbij kwam nog eene tweede moeilijkheid, de vertaling uit het Engelsch in de talen der andere betrokken naties. De heer LANGLOIS uit Antwerpen vroeg daarom ter opheldering of „la membrure et les barrots" (spanten en dekbalken), beide in het Engelsche woord „frame" begrepen zijn, wat bevestigd werd.

Om de bedoeling dezer alinea nog beter te doen uitkomen en juister uit te drukken, stelde Mr. RAHUSEN voor om het volgende te lezen: „Cargo laden in any structure not built in with the frame of the vessel, shall be considered as cargo on deck." De meerderheid vond echter deze verandering niet wenschelijk en zoo bleef men bij de oorspronkelijke redactie. Ten slotte werd het geheele artikel met 26 tegen 10 stemmen aangenomen.

De tweede York-Rule luidde:

Damage done to goods or merchandise by water which unavoidably goes down a ship hatches opened, or other opening made for the purpose of making a jettison, shall be made good as general average, in case the loss by jettison is so made good.

Damage done by breakage and chafing, or otherwise from derangement of the stowage consequent upon a jettison, shall be made good as general average, in case the loss by jettison is so made good.

De eerste alinea van dezen regel gaf aan Lloyd's, bij monde van haren afgevaardigde HILLMANN gelegenheid, om nog eene lans te breken voor de beperking van de avarij-grosse. De practische moeilijkheid om met juistheid de schade te constateeren, die aan deze oorzaak en niet aan bij andere gelegenheden toevallig

binnengedrongen zeewater te wijten is, was ook nu weder het voornaamste argument om het goed recht der uitsluiting van avarij-grosse te betoogen. Het amendement in dien geest werd echter met groote meerderheid verworpen. De heer MANLEY HOPKINS (Londen) bestreed het artikel nog omdat het hier de groote vraag gold, welke gevolgen van eene avarij-grosse handeling in avarij-grosse vergoed moeten worden. Van Duitsche zijde ondersteund werd het echter weldra met 36 tegen 6 stemmen aangenomen, op voorstel van den heer RAHUSEN verrijkt met de ophelderende toevoeging van de woorden: „in case the loss by jettison is so made good," bij de tweede alinea.

De derde Rule (bluschschade) was:

Damage done to a ship or cargo or either of them by water or otherwise in extinguishing a fire on board the ship, shall be general average.

Een zeer juist amendement van den heer LOWNDES: „except that no compensation be made for damage done to packages which have been on fire", werd hierop aangenomen. Men wilde hiermede den regel huldigen, dat de zaak, die zelf de oorzaak van het gevaar is en als zoodanig aanleiding tot de avarij-grosse handeling geeft, niet in avarij-grosse vergoed behoeft te worden.

De vierde Rule (kapping van de vleet) luidde:

Loss or damage caused by cutting away the wrecks or remains of spars, or of other things which have previously been carried away by seaperil, shall not be made good as general average.

Zij werd door den heer HACH (Bremen) overeenkom-

stig de in het rapport van de Duitsche afdeeling der Association geopperde bezwaren en door den heer LANGLOIS (Antwerpen) bestreden. Betoogde de eerste dat het gekapte dikwijls nog zekere waarde, die dus opgeofferd wordt, vertegenwoordigt, de laatste meende dat deze rule den kapitein aanleiding zou kunnen geven om de spoedige kapping van de vleet, waar dit in het algemeen belang noodig is, in het vermeende belang van den reeder langer dan wenschelijk is, uit te stellen. De heer RAHUSEN en met hem verscheidene anderen bestreden deze beschouwingen, omdat de gebroken en over boord hangende mast meestal geene waarde meer heeft als hij gekapt wordt, en vooral ook op grond van het beginsel dat tot aanneming van het amendement LOWNDES op de vorige Rule had geleid. De vergadering sprak zich dan ook met algemeene stemmen ten gunste der Rule uit; eene beslissing die zeer toe te juichen is, daar zij aan veel quasi-kapping na voorafgaande breking een einde zal maken.

De vijfde York-Rule:

When a ship is intentionally run on shore because she is sinking or driving on shore or rocks, no damage caused to the ship, the cargo and the freight, or any or either of them by such intentional running on shore, shall be made good as general average

en de zesde

Damage occasioned to a ship or cargo by carrying a press of sail shall not be made good as general average,

werden beiden zonder noemenswaardige discussie met algemeene stemmen bevestigd.

De zevende kwam nu in behandeling:

When a ship shall have entered a port of refuge under such circumstances that the expenses of entering the port are admissible as general average, and when she shall have sailed thence with her original cargo or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port shall likewise be so admitted as general average; and whenever the cost of discharging cargo at such port is admissible as general average, the cost of reloading and stowing such cargo on board the said ship, together with all storage-charges on such cargo, shall likewise be so admitted.

Except that any portion of the cargo left at such port of refuge, on account of its being unfit to be carried forward, or on account of the unfitness or inability of the ship to carry it, shall not be called on to contribute to such general average.

De heer SCHEIDER (Bremen) stelde hierbij een geheel nieuw artikel 7 voor, dat evenals de Spaansche wet geen avarij-grosse erkende in geval de noodhaven binnengeloopen wordt om eene avarij-particulier te herstellen. Het specializeerde alle bizondere gevallen en eindigde met eene alinea luidende: „In case a vessel has entered a port of refuge for repairs of general and particular average, the expenses incurred shall be devided in proportion to the importance of each description of average and be distributed as before stated;" ten einde de uit het stelsel van den voorsteller voortspruitende moeilijkheden op te lossen. Het vond evenwel hoegenaamd geen ondersteuning en kwam dus niet eens in behandeling. Een amendement van den heer HACH, om de laatste alinea der York-Rule te laten wegvallen, werd daarentegen, niettegenstaande de oppositie van Lloyd's, na verdedigd te zijn door den heer BREDIUS,

aangenomen. De motieven daarvoor hebben wij reeds boven (bl. 163) op het congres te York leeren kennen. Dat de onmogelijkheid om een gedeelte der lading verder te vervoeren geen reden mag zijn om de overige eigendommen zwaarder te belasten is wel het krachtigste argument. Ook dient men in het oog te houden, dat als de oorzaak in den slechten toestand der lading is gelegen, de eigenaars daarvan door een verkoop in de noodhaven juist gebaat worden, en dat de reeder in alle gevallen de vracht verliest en dus reeds genoeg nadeel lijdt [1]).

York-Rule 8 luidde:

When a ship shall have entered a port of refuge under the circumstances defined in Rule 7, the wages and cost of maintenance of the master and mariners, from the time of entering such port until the ship shall have been made ready to proceed upon her voyage, shall be made good as general average. Except that any portion of the cargo left at such port of refuge, on account of its being unfit to be carried forward or on account of the unfitness or inability of the ship to carry it, shall not be called on to contribute to such general average.

Op voorstel van den heer HACH werd de uitzondering van de tweede alinea ook hier weggelaten. De heer NESBITT, afgevaardigde van de verzekeraars-vereeniging te Liverpool, ontvouwde hierna kortelijk zijne denkbeelden over deze Rule, daarbij concludeerende tot geheele verwerping. Natuurlijk vond hij vooral steun

1) Dit is alleen waar volgens het Engelsche vrachtrecht. Het continentale stelsel brengt de eigenaars der achtergelaten of verkochte lading in eene bizonder moeilijke en ongunstige positie, daar zij van het geringe bedrag dat zij gewoonlijk ontvangen nog eene pro rata vracht moeten betalen.

bij Lloyd's. De heer MEIER (president der Noord-Duitsche Lloyd) verklaarde dan ook zich niet te kunnen begrijpen waarom Lloyd's steeds willig was te verzekeren met eene clausule, strekkende om zich te onderwerpen aan in het buitenland opgemaakte dispachen, terwijl zij het buitenlandsche recht dagelijks bestreed en zelfs een ongeluk noemde. De heer GLOVER (afgevaardigde van de algemeene reedersvereeniging te Londen) verdedigde de Rule met veel talent en energie en deed uitkomen dat de vrees, dat het toelaten van de gagie en het onderhoud in avarij-grosse den kapitein zou verleiden langer dan noodig is in eene noodhaven te verblijven, geheel ongegrond is, daar vooral voor de reeders van stoombooten, de tijd veel te kostbaar is, om die, bloot met het oog op eene zoo geringe vergoeding, in eene noodhaven te verkwisten. Hij constateerde verder dat men in Engeland op dit punt al lang toegegeven had en dat de onderlinge verzekeringsmaatschappijen deze gelden steeds in avarij-grosse toelaten. Eene krachtige ondersteuning vond hij in den heer COPPER, den representant van de Kamer van Koophandel te Cardiff. De heer HILLMANN trachtte hen te wederleggen door de verklaring dat het verzekeren met die clausule in de bestemming van Lloyd's ligt, die tegen alle zeegevaar verzekert en dat de onderlinge verzekerings-maatschappijen in eene geheele bizondere positie verkeeren, die hen toelaat dus te handelen. De heeren RATHBONE en COUDERT, afgevaardigden uit New-York en New-Orleans, repliceerden, waarbij de laatste op het verkeerde wees om de kapiteins steeds te

verdenken. Met groote meerderheid viel dan ook het amendement NESBITT. Nadat nog een voorstel van den heer LOWNDES, bijvoeging van de woorden: „deducting however any saving in the expense actually made or which ought to be made by paying off the crew or any portion of them at the port of refuge," verworpen was, werd het oorspronkelijke artikel met 45 tegen 5 stemmen aangenomen.

Hierna ging men over tot rule 9:

Damage done to cargo by discharging it at a port of refuge shall not be admissible as general average in case such cargo shall have been discharged at the place and in the manner customary at that port with ships not in distress.

Een amendement van den heer HOPKINS, om de schade bij ontlading door goederen te lijden in alle gevallen in avarij-grosse te admitteeren, werd verworpen. De heer GLOVER deed uitkomen dat er bij de lossing ook materieel verlies, niet te verwarren met beschadiging, geleden kan worden, en vroeg of men ook dat op het oog had gehad bij de redactie van dit artikel. Zijne vraag werd echter niet beantwoord, waarom men moet aannemen, dat deze Rule geen onderscheid maakt tusschen qualitative en quantitative schade, welke laatste toch bij sommige artikels onvermijdelijk is, zooals bij salpeter.

Rule 10 luidde:

The Contribution to a general average shall be made upon the actual values of the property at the termination of the adventure, to which shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, deduction being made from the shipowner's

freight and passage money at risk, of $^2/_5$ th of such freight in lieu of crew's wages, port charges and all other deductions; deduction being also made from the value of the property of all charges incurred in respect thereof subsequently to the arising of the claim to general average.

De heer HACH stelde in plaats hiervan een ander artikel voor, dat op de leest van het Algemeene Duitsche Handelswetboek geschoeid, afzonderlijke bepalingen voor de lading, het schip en de vracht inhield, en vooral in dit opzicht van de York-Rule afweek, dat van de waarde van het schip slechts de, bij het einde der reis nog voorhanden, waarde van de na de avarij-grosse handeling gemaakte reparaties afgetrokken zou worden. De voorsteller wees er op dat het toch kan gebeuren, dat de reparatiekosten in de noodhaven zoo hoog zijn, dat er geen dragende waarde meer overblijft als zij afgetrokken worden van de waarde die het schip, bij het einde der reis, heeft. De heer MEIER ondersteunde het voorstel, dat echter de goedkeuring der vergadering niet mocht verwerven. Een amendement van den heer LOWNDES om de woorden „deduction being made from the shipowner's freight and passage money at risk of $^2/_5$ th. of such freight in lieu of crew's wages, portcharges and all other deductions" te vervangen door „deduction being made from the shipowner's freight and passage money at risk of portcharges and crew's wages, as would not have been incurred had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act or sacrifice," werd daarentegen met 28 tegen 11 stemmen aangenomen. Hierdoor werd eene onjuistheid verbeterd,

die op het Congres te York om hare practische gemakkelijkheid verdedigd was en verkreeg men de, misschien den dispacheurs meer moeite veroorzakende, maar zeker zeer juiste bepaling, dat alleen de wezentlijk gedane uitgaven en niet een hypothetisch bedrag afgetrokken moet worden [1]).

York-Rule 11:

In every case in which a sacrifice of cargo is made good as general average, the loss of freight (if any) which is caused by such loss of cargo shall likewise be so made good.

werd zonder discussie onveranderd behouden.

Hiermede was de beraadslaging over de York-Rules afgeloopen, echter nog geenzins een einde aan de werkzaamheden gekomen, die den volgenden dag (den 1sten Sept.), in eene derde zitting onder presidium van den heer ENGELS, werden voortgezet. Verschillende voorstellen werden toen gedaan, maar de vergadering was zeer karig in het vaststellen van nieuwe regels, waarvoor vooral de Engelsche leden zeer huiverig schenen te zijn. Nadat men had besloten om het Engelsch als de officieele taal voor de „Antwerp-Rules" te behouden, werd den heer HACH gelegenheid gegeven om de voorstellen van de afdeeling Bremen nader te ontwikkelen. Het eerste van die voorstellen, dat hij aan het oordeel der vergadering onderwierp, strekte om de nu aangenomen Rules eene algemeene definitie van avarijgrosse te doen voorafgaan, waartoe hij de aanneming van art. 702 A. D. H. Gb. in overweging gaf. Aan de

---

1) Verg. de zeer juiste opmerkingen van Mr. Rahusen, t. a. p. bl. 27 v.

vraag of het wenschelijk was eene algemeene definitie in de Rules op te nemen, knoopte zich nu een langdurig debat vast, daar vooral de Engelsche leden hiertoe niet geneigd waren; zij meenden dat het tot eindelooze disputen aanleiding zou kunnen geven, dat men bij elkander was gekomen om eene wet te maken, niet om definities te geven, en hadden in een woord tal van bezwaren. Een der afgevaardigden van Lloyd's durfde zelfs de bekende rechterlijke uitspraak in *Birkley v. Presgave* van het jaar 1801 [1]) tegenover art. 702 te stellen, daarmede de vergadering implicite uitnoodigende het met zooveel moeite tot stand gebrachte werk weer af te breken en tot de *physical-safety* theorie terug te keeren. Het einde van alle discussies was dat men eenvoudig tot de orde van den dag overging.

De heer HACH stelde nu art. 705 A. D. H. Gb. aan de orde, waarvan de Engelsche vertaling luidde: „Average contribution takes place only when both ship and cargo, wholly or in part, have been actually saved". Op eene vraag van den heer BAILY werd „actually" veranderd in „ultimately." Dit gaf tot misverstand en daardoor tot een zeer ingewikkeld debat aanleiding, totdat de heer SIEVEKING (Bremen) den zin van het artikel nader verklaarde. Het omschrijft de aansprakelijkheid van partijen volgens de continentale opvatting daarvan, door den omslag in avarij-grosse te doen vervallen zoodra het schip of de lading na de avarij-grosse handeling, doch voor het einde der reis, geheel zijn ver-

---

1) Zie Lowndes bl. 1 v.

gaan [1]). Vergaat bijv. het schip of de lading na eene noodhaven aangedaan te hebben op weg naar de bestemmingsplaats, dan vervalt de omslag in avarij-grosse, en blijven de gemaakte kosten ten laste van hem die ze betaald heeft [2]). De aansprakelijkheid voor avarij-grosse gaat dus voor geen bijdrageplichtige ooit verder dan de waarde van het goed dat voor hem behouden blijft. Anders volgens het Engelsche recht, waarvan de heer BAILY zich tot tolk maakte in het volgende voorstel: „When there is not any pecuniary benefit, or when the pecuniary benefit is less than the expense caused by a general average act, the excess of that expense over that benefit shall be apportioned over the benefit which, at the time when the general average act was performed, it was intended that it should produce," dat natuurlijk de oppositie van alle afgevaardigden van het vasteland, met name van de heeren VAN PEBORGH en RAHUSEN, uitlokte. Na eene langdurige woordenwisseling verklaarden de heeren HACH en BAILY voldaan te zijn, nu zij er in geslaagd waren, voor de toekomst de aandacht op zulk eene gewichtige quaestie gevestigd te hebben en trokken zij hunne voorstellen weder in.

Het derde voorstel van den heer HACH:

---

1) Schip en lading moeten b e i d e n ten minste gedeeltelijk gered zijn, wil er avarij-grosse bestaan.

2) Toen een der Engelsche leden vroeg of de reeder dan de noodhavenkosten, dien hij gewoonlijk betaalt, bij later vergaan van het schip, alleen moet dragen, gaven de heeren Meier en Engels (Antwerpen) een bevestigend antwoord, op grond hij die kan laten verzekeren!! Zie boven bl. 89 vv.

The amount to be allowed for goods sacrificed is computed analogous to the contributory value, by the actual nett value of like goods in the same quality and condition at the end of the voyage,

vond een gunstiger verhaal. Het werd aangenomen en als twaalfde regel bij de anderen gevoegd, nadat de redactie op voorstel van BAILY aldus veranderd was: „The value to be allowed for goods sacrificed shall be the value which the owner would have received if such goods had not been sacrificed." Dit artikel geeft uitdrukking aan den zeer juisten regel: damni non lucri fit praestatio. Kan men dus als zeer waarschijnlijk bewijzen dat de geworpen goederen, indien ze aan boord gebleven waren, evenals de overige lading, beschadigd aangekomen zouden zijn (m. e. w. avarij-particulier geleden zouden hebben), dan is de geleden schade ook slechts de waarde die die goederen in een dus beschadigden toestand zouden gehad hebben en moet ook slechts dit als avarij-grosse vergoed worden, daar anders verrijking ten koste van anderen zou plaats hebben [1]). Het was ten minste vooral hierop dat men het oog had.

De heer LOWNDES stelde nu een ander veelomvattend onderwerp aan de orde, betrekking hebbende op de verhouding tusschen den verzekeraar en den verzekerde. Hij toonde aan hoe onrechtvaardig het was om steeds een derde van de reparatiekosten ten laste van den verzekerde te laten, en stelde daarom op dezen regel eenige uitzonderingen voor, nm.: geen aftrek gedurende het eerste jaar van het schip; vergoeding van de ge-

1) Zie boven bl. 96.

heele waarde bij ankers; aftrek van $^1/_6$ voor kettings; geen aftrek van de bodemerij-premie en commissiën, noch van de tijdelijke reparaties; en van de reparatiekosten in de noodhaven gemaakt een' aftrek, $^1/_3$ van de getaxeerde kosten van eene dergelijke reparatie in de plaats waar de dispache wordt opgemaakt, niet overschrijdende. De heer GLOVER maakte te recht opmerkzaam op het groote verschil dat er tusschen houten en ijzeren schepen bestaat, wat de voorsteller dan ook inzag en waarom hij de verbetering van zijn voorstel verzocht. De heer MEIER meende dat men nog te weinig ervaring met betrekking tot ijzeren schepen had opgedaan, maar sloeg toch eventuëel voor om daarbij gedurende de vijf eerste jaren geen aftrek, gedurende de tien volgende slechts een' van $^1/_6$ vast te stellen. Daar echter het geheele voorstel meer op het gebied van de avarij-particulier lag, werd het niet in behandeling genomen maar ging men over tot de orde van den dag.

De Heer AHLERS (Bremen) beval daarop de vergadering deze Rule aan, ontleend aan art. 757 A. D. H. Gb. [1]), dat den eigenaar der lading een pandrecht op het schip geeft: „Either party whose property has been jettisoned or sacrificed for the common safety has a lien on the interests saved for contribution which may be enforced by application to the proper tribunal or by retaining possession where the party entitled to the lien is in possession." Hij verde-

1) Zie art. 757, 6° j°. art. 758 en 759.

digde dit voorstel door te wijzen op den ongunstigen toestand, waarin hij verkeert, wiens goederen geworpen of op eene andere wijze beschadigd zijn, wanneer hij zijne rechten tegen den reeder wil doen gelden. Terwijl deze retentierecht op de geredde lading heeft, staat voor genen slechts de gewone omslachtige weg van rechte open, die bovendien geheel onvoldoende is indien de reeder intusschen insolvent is geworden, zooals meermalen is voorgekomen. Vooral in Engeland is dit argument van kracht, omdat daar slechts buitenlandsche, geen Engelsche schepen in beslag genomen kunnen worden. Het voorstel vond desniettemin veel tegenstand en bij de Engelsche leden geen steun, omdat eene dergelijke bepaling in Engeland, waar men ook met zijn „fortune de terre" aansprakelijk is, minder noodig schijnt, zoodat de meerderheid voor eene motie stemde om tot de orde van den dag over te gaan.

Nadat de heer LOWNDES nog, hoewel zonder eenig succes, een aan art. 708 A. D. H. Gb. ontleenden regel had voorgesteld, werden de beraadslagingen gesloten.

De eigenlijke werkzaamheden van het congres waren hiermede afgeloopen; er bleef slechts over om den weg aan te wijzen om tot een practisch resultaat, tot invoering van de „*York- and Antwerp-Rules*" te geraken. Daartoe werd eene door den heer MEIER voorgestelde motie met groote meerderheid aangenomen, luidende:

That the local Committees of this Association be requested immediately to take such steps as they may deem expedient, with a view to ensure the consideration of the rules as revised, and the favorable

attention and action of their respective Governements, reporting the result of such steps to the Council of the Association [1]).

Bij het sluiten der vergadering bleek dat alleen Lloyd's nog bij haren tegenstand bleef volharden. Hare afgevaardigden weigerden, bij monde van den heer HILLMANN hare medewerking om de aangenomen regels in de praktijk ingang te verschaffen, herhaalden, toen de heer GLOVER hen uitnoodigde zich aan de beweging aan te sluiten, hun protest en constateerden het een en ander nog twee dagen later in een' brief aan den secretaris der Association gericht [2]).

De heer RATHBONE verklaarde daarentegen namens de verzekeraars en reeders van Liverpool, dat deze

---

1) Mr. Rahusen geeft dit besluit in zijn meergenoemd verslag aldus weer: de vergadering besloot daarom ten slotte:

1°. dat de leden, die de vergadering hadden bijgewoond, in hunne respectieve landen comité's zouden formeeren met bevoegdheid zich zoodanige leden te assumeeren, als zij in het belang der zaak geraden zouden achten.

2°. aan die comité's op te dragen: *a.* om hunne regeering mededeeling te doen van de vastgestelde regelen en haar uit te noodigen in overleg met de regeering en de overige betrokken rijken zoodanige wijzigingen in de wetgeving te brengen als het voorgstelde doel noodzakelijk maakt; *b.* om door alle andere gepaste maatregelen die vastgestelde regelen in de praktijk te doen toepassen.

Mr. P. J. Bachiene heeft in Themis, 1878, bl. 46 v. tegen deze opvatting der zaak protest aangeteekend, er op wijzende dat in de motie gesproken wordt van „Local Committees of this Association," wat wil zeggen de afdeelingen, in casu de Nederlandsche afdeeling, van de „Association for the Reform and Codification of the Law of Nations," en dat er dus geen sprake kan zijn van een nieuw op te richten avarij-grosse comité. Met het oog op de motie, zooals zij daar is liggende, schijnt mij deze redeneering van Mr. Bachiene moeilijk te weerleggen; hoe dit echter zij, er heeft zich overeenkomstig de meening van Mr. Rahusen een avarij-grosse comité geconstitueerd.

2) Zie Ahlers, bijlage VI, welke alle stukken van Lloyd's bevat.

alles in het werk zouden stellen om de „*York- and Antwerp-Rules*" (de officieele door het congres aangenomen naam) tot uitvoering te brengen, door welke mededeeling elke vrees onnoodig gemaakt werd, dat er ook nu weer, even als na het York congres, een tijd van stilstand zou komen.

Het laatste bewijs hiervoor levert ons de geschiedenis der laatste jaren, waartoe wij nu zullen overgaan.

§ 5. Geschiedenis der laatste twee jaren.

Zooeven hebben wij gezien dat de taak van de Association en van het congres door de verschillende afdeelingen of op te richten avarij-grosse comité's overgenomen zou worden. Om dus met vrucht na te kunnen gaan wat er in den betrekkelijk korten tijd van twee jaren, sedert het congres te Antwerpen verloopen, in het belang der beweging is geschied, zullen wij elk land afzonderlijk beschouwen en aantoonen wat daar zoowel op wetgevend gebied, als van particuliere zijde tot stand is gebracht [1]).

---

1) Deze taak wordt eenigzins verlicht door het verslag van het avarij-grosse comité der *Association*, door den secretaris van dat comité uitgebracht op de zesde jaarvergadering der *Association*, den 20sten Aug. 1878 en volgende dagen te Frankfort a/d. Main gehouden, en door „Het rapport aan heeren Assuradeurs te Rotterdam over de zevende jaarlijksche vergadering van de Association etc., gehouden te Londen van 11 tot 15 Aug. 1879, uitgebracht door Mr. C. C. Dutilh."

In het eerste verslag worden de resultaten, in den loop van het eerste jaar na het congres te Antwerpen verkregen, medegedeeld en de stand der beweging in de verschillende landen van Europa en Amerika geschetst. Nadat de vergadering het verslag had aangehoord, werd de volgende motie van den heer Hach

Natuurlijk dat wij het eerst onze blikken wenden naar **Engeland,** het land dat met overoude toestanden en gewoonten te breken heeft en het meest in wetgeving of praktijk moet veranderen. Van hier was de beweging uitgegaan, hier was er het krachtigst aan gearbeid, maar hier vond zij ook den meesten tegenstand. De machtige Lloyd's bleef ook na het congres te Antwerpen haar grootste vijand. De Liverpoolsche heeren hadden toen verklaard dat naar hunne meening de voorgestelde eenheid desniettemin in het leven zal treden, daar de beslissing van dergelijke vraagstukken in den tegenwoordigen tijd uitsluitend in de hand der groote stoombootmaatschappijen ligt, die de macht hebben de voorwaarden der bevrachting vast te stellen, zoodat de verzekeraars, willen zij zich zelve niet buitensluiten, verplicht zijn te volgen [1]) en het moet erkend worden dat de geschiedenis der laatste jaren eenigzins eene bevestiging hunner woorden is. Heeft toch Engeland op het gebied van wetgeving, zoo als wel te verwachten was, nog niets gepraesteerd, door

---

uit Bremen aangenomen: That this Association regards with satisfaction the progress made in the matter of the adoption of the York and Antwerp Rules for the adjustment of general average losses and desires to express its acknowledgment of the valuable services rendered both by the committees on the continent and the United States of America and by the English Central Committee of underwriters and shipowners during the last past year and to express its sense of approval of the energetic measures taken by the English Central Committee to carry ont those rules, and it adds an earnest reqnest that the committees will continue their labours."

Hiermede waren de werkzaamheden van het congres te Frankfort met betrekking tot het avarij-grosse recht afgeloopen.

1) Zie Mr. Rahusen, Verslag v. h. Congres te Antwerpen, bl. 8.

particuliere samenwerking is men er reeds tot een zeker resultaat gekomen, ja zelfs tot toepassing in de praktijk van de *Antwerp-Rules.*

Den 14 Dec. 1877 werd door de Kamer van Koophandel van Liverpool een negental resoluties aangenomen, waarin de Kamer als hare opinie uitsprak, dat de invoering der York- and Antwerp-Rules zeer wenschelijk is, en verder den weg aanwees, die haar inziens de meest geschikte zou zijn, om die invoering zoowel in wetgeving als praktijk tot stand te brengen, waartoe zij eene clausule voorstelde, in cherte-partijen, cognossementen en polissen op te nemen [1]).

Naar aanleiding hiervan werd den 30sten Mei 1878 door de „General Shipowner's Association," waaraan de leiding der beweging in Engeland in de eerste plaats was toevertrouwd, in Cannonstreethotel te Londen, onder presidium van Sir TRAVERS TWISS, eene vergadering van reeders en verzekeraars uit het Vereenigde Koninkrijk belegd, om de vraag te behandelen of de aanneming der zoogenaamde „Rules of York and Antwerp" al of niet wenschelijk is. Vereenigingen van belanghebbenden bij de scheepvaart waren talrijk vertegenwoordigd, zoowel uit Londen, als van elders, o. a. uit Liverpool, Hull, Cardiff enz.; Lloyd's schitterde, evenals alle andere tegenstanders der *rules*, door zijne afwezigheid. De werkzaamheden bestonden hoofdzakelijk in het voorstellen en aannemen van verschillende moties. De eerste was van den heer R. LOWNDES en luidde:

1) Eene der toen aangenomen resoluties geeft Ulrich, in zijn Denkschrift, bl. 28 v.

That in the opinion of this Meeting it is desirable that the York and Antwerp Rules of General Average be carried into operation.

Naar aanleiding dezer motie verklaarde de heer DALE (Liverpool) dat men in Liverpool algemeen van gevoelen was, dat de aanneming dezer *rules* voordeel aan zou brengen, terwijl hij de hoop uitdrukte, dat de der beweging nu nog vijandige verzekeraars, zich spoedig bij het nieuwe stelsel zouden aansluiten.

Vervolgens stelde de heer ATKINSON (chairman of the General Shipowners Association) eene tweede resolutie voor, die, behoorlijk ondersteund, eveneens de goedkeuring der vergadering verwierf en inhield:

„That in the opinion of this Meeting the most effectual mode of procedure will be by a general agreement on the part of shipowners, merchants and underwriters to insert in bills of lading and charterparties the words: *General Average, if any, payable according to York and Antwerp rules*, and in policies of insurance to add to the foreign General Average clause the words, *or York and Antwerp Rules*, so that the clause will run thus: *General Average payable as per foreign adjustment (or custom) or York and Antwerp Rules, if so made up.*"

ATKINSON voerde onder meer tot verdediging dezer motie aan dat hij wanhoopte aan het tot stand komen eener wettelijke regeling, waarvan hij ook de noodzakelijkheid loochende, daar de overeenkomst partijen tot wet strekt.

Op voorstel van den heer E. E. WENDT werd 1 Jan. 1879 aangenomen als de dag, na welken deze clausule in bovengenoemde handelspapieren opgenomen zou wor-

den [1]). Het belang eener wettelijke regeling zag men daarom toch evenmin over het hoofd; men begreep dat de wet niet mocht achterblijven bij het handelsgebruik en vereenigde zich dan ook met eene motie van den heer scheepsreeder GLOVER: „dat men zich door den Board of Trade tot de regeering zou wenden om wettelijke regeling in Engeland en in de overige landen te verkrijgen."

Ten slotte werd nog eene centrale commissie benoemd, om in overleg met de verschillende locale comité's, de genomen besluiten tot uitvoering te brengen, met den heer GLOVER als president en den heer LOWNDES als secretaris. De commissie nam den naam *English central Committee* aan [2]).

Deze bijeenkomst gaf Lloyd's aanleiding om, bij wijze van demonstratie, harerzijds eene vergadering van alle tegenstanders der nieuwe regeling te organiseeren. Zij zond uitnoodigingen aan alle assurantielichamen om met haar de zaak der internationale avarij-grosse regeling op 10 Juli 1878 in een' der zalen van haar gebouw te Londen te komen bespreken. Hieraan gaven gehoor: „the Royal Exchange Assurance Corporation, the Home and Colonial Marine Insurance Company, the Marine Insurance Company, the Oreantal Mar. Ins. Comp., the Commercial Union Ass. Comp., the Universal Mar. Ins. Comp.," de leden van Lloyd's

1) That a definite should be fixed for the purposed change; and the date recommended by this committee is the 1 January 1879.

2) Zie Times, van 31 Mei 1878. W. v. h. R. n°. 4263. Ass. f. the R. a. C. of the L. of N., Report van de zesde vergadering te Frankfort.

(door eene deputatie, afgescheiden van het bestuur dat de vergadering had belegd), „the Liverpool Underwriters Association," de verzekeraars van Glasgow en „the Australian and New-Sealand Underwriters Association."

Het bestuur van Lloyd's verklaarde dat deze vergadering belegd was naar aanleiding van de besluiten op de vergadering in Cannonstreethotel genomen, voornamelijk omdat de Liverpoolsche verzekeraars zich reeds verbonden hadden om die Rules van af 1 Jan. 1879 toe te passen. Het kon niet aanraden het voorbeeld van deze heeren te volgen, eensdeels omdat zijns inziens de waarborgen voor eene algemeene invoering ontbraken, ten andere omdat het de voorgestelde Rules niet wenschelijk vond. Daar echter ieder lid van Lloyd's vrij is, om zoodanige clausule in de polis op te nemen, als hem goeddunkt, begreep het bestuur dat op die wijze de meeste leden de York- en Antwerp-Rules toch zouden aannemen en zijn tegenstand te vergeefs zou zijn, waarom het meende dat men geen vijandige houding tegen de beweging moest aannemen en voorstelde zich tot de volgende verklaringen te bepalen:

De voorgestelde uitbreiding der avarij-grosse brengt met zich mede eene overdracht van lasten van de schouders van den reeder op die van de eigenaars der lading.

Zulk eene overdracht schijnt zich even weinig te laten verdedigen uit het oogpunt van rechtvaardigheid, als uit het oogpunt van nuttigheid. Eene wijziging der premiën zal het noodzakelijk gevolg der aanneming zijn.

Uitbreiding der avarij-grosse is niet wenschelijk.

Overigens erkende het bestuur dat eene gelijkvormige

avarij-grosse regeling voor de verzekeraars van onmetelijk belang is, en dat de vergadering daarmede volkomen instemde bleek uit de opdracht aan het bestuur van Lloyd's om onmiddellijk eene vergadering in Londen te beleggen, zoodra het zich laat aanzien, dat het congres te Antwerpen gehouden een practisch resultaat zal opleveren [1]).

De Liverpoolsche gedelegeerden onthielden zich van stemming, en leverden eene verklaring in, dat hunne committenten zich met de nieuwe regeling hadden vereenigd, terwijl de verzekeraars uit Glasgow zich eveneens onthielden op grond dat zij zich geheele vrijheid van handelen in de toekomst wilden voorbehouden [2]).

In hoeverre aan het besluit, op de besproken vergadering van 30 Mei te Londen genomen, om de York-Antwerp-Rules in de praktijk in te voeren, gevolg werd gegeven, is gebleken uit de mededeelingen van de Engelsche commissie op de zevende jaarvergadering der Vereeniging ter Hervorming en Codificatie van het Volkenrecht, te Londen den 11[den] Aug. 1879 en volgende dagen gehouden.

Op de zitting van 13 Augustus kwam namelijk ook het avarij-grosse recht ter sprake, en werden in de eerste plaats de York-Antwerp-Rules behandeld. Blijkens het uitgebrachte rapport hadden, naar aanleiding van eene circulaire, door de centrale commissie aan de scheepsreeders, kooplieden en verzekeraars toegezon-

1) Tot nog toe is mij nog niets ter oore gekomen van eene dergelijke vergadering.

2) Zie W. v. h. R. n⁰. 4265.

den, niet minder dan 789 maatschappijen, reederijen of firma's representeerende een scheepsinhoud van 2.296.85 tonnen, ruim 43 % of meer dan $^2/_5$ van de gansche tonnenmaat van Groot-Brittanië, hare instemming met die regeling betuigd en zich verbonden de voorgestelde clausule in de cognossementen en chertepartijen op te nemen, te beginnen met 1 Jan. 1879 [1]). Ook hadden verscheidene onderlinge verzekeringsmaatschappijen, alsmede de verzekeraars van Liverpool, verklaard, overeenkomstig de voor de polissen bestemde clausule de avarij-grosse te zullen regelen. „Ten huidigen dage is de York-Antwerp-Clausule reeds zeer in zwang, en vermeerdert de toepassing dagelijks," lezen wij in het verslag van Mr. DUTILH omtrent den stand der zaak in Engeland. De centrale commissie stelde wijders voor om vooreerst alle pogingen in het werk te stellen, ten einde die regelen nog meer algemeen op het vasteland van Europa en in de transatlantische staten in de praktijk te doen aannemen, en ze eene verdere uitbreiding te geven, waarna de taak der codificatie eenvoudig zou zijn het redigeeren van duidelijke en vaststaande beginselen.

De heer H. H. MEIER, voorzitter der Noord-Duitsche Lloyd ondersteunde namens Duitschland, de heer ENGELS, de voorzitter der Belgische Lloyd, namens België, de voorgestelde uitbreiding der *rules*. De afgevaardigde uit Frankrijk, de advocaat CLUNET constateerde dat

---

1) Verg. Mr. C. C. Dutilh, Verslag van het congres bl. 3. Dr. Franck, Bericht etc. bl. 67.

men in Frankrijk geheel onverschillig was en meende ook geen termen te vinden, om de verheffing der Rules tot wet op dit oogenblik voor te staan. Namens Nederland voerden de heeren RAHUSEN en BEELAERTS VAN BLOKLAND het woord [1]). De eerste, wiens gunstige opinie over de regels wij kennen, erkende dat eene vervallingverklaring der in ons land bestaande, of wel eene aanneming als uniformwet der avarij-grosse regeling volgens de York-Antwerp-Rules, voor het bogenblik niet noodig was, omdat men door het aannemen der voorgestelde clausule nog niet noodzakelijk met de bestaande wet in botsing zal komen, en met het oog op mogelijke oppositie, de behoefte nog niet gebleken is, om reeds nu deze Rules aan de goedkeuring of bespreking van een wetgevend lichaam te onderwerpen. Hij meende toch dat de Rules geen verdediger behoeven, omdat zij voor zich zelven spreken en dus ook wel voor zich zelven propaganda zullen maken, daar zij in de praktijk zullen toonen goed te zijn.

Overeenkomstig het voorstel van de Engelsche centrale commissie werd besloten.

De vergadering door Lloyd's belegd en deze van de Vereeniging tot Hervorming en Codificatie van het Volkenrecht, doen den toestand kennen, waarin op het oogenblik de beweging in Engeland verkeert. Aan den eenen kant werkelijke invoering der York-Antwerp-

---

1) Nederland was op deze vergadering vertegenwoordigd door de heeren Mr. Beelaerts van Blokland, G. A. van Hamel, Levyssohn Norman, Borsius (lid der eerste Kamer Staten-Generaal), E. N. Rahusen en Dutilh (dispacheurs) en Baart de la Faille (consul-generaal der Nederlanden te Londen).

Rules, door middel van clausules in chertepartijen, cognossementen en polissen, door een aantal reederijen en enkele verzekeraars, vooral uit Liverpool, aan den anderen kant nog altijd dezelfde tegenstand, van de zijde van Lloyd's en vele verzekeringsmaatschappijen, hoofdzakelijk in Londen, hoewel de verklaringen, op de door Lloyd's bijeengeroepen vergadering, door haar bestuur gedaan, de gevolgtrekking schijnen te wettigen, dat die oppositie eenigzins in kracht is afgenomen en men geneigd is zich neer te leggen bij hetgeen niet tegengehouden kan worden. Sedert eenigen tijd kan men dan ook bij Lloyd's verzekeringen sluiten op de Antwerp-Yorksche conditiën. Mr. DUTILH constateert daarentegen, en hij kan het weten, dat de tegenstand van Lloyd's, en in het algemeen van de belanghebbenden te Londen nog niets verminderd is [1]). Deze resultaten zijn voor de beweging vrij gunstig te noemen wanneer men in het oog houdt dat Engeland het eenige land is waar de *physical safety* theorie zuiver in de praktijk wordt toegepast, dat daar dus de oppositie het natuurlijkste is en de meeste reden van bestaan heeft. Indien echter de jurisprudentie, de boven (bl. 60 noot 1) vermelde beslissing in Attwood v. Sellar, waarin terecht aangenomen wordt dat recht en billijkheid slechts tot de *common benefit* theorie kunnen leiden, blijft huldigen, — en blijkens het verslag op het Congres te Londen uitgebracht, schijnen reeds meerdere vonnissen in dien geest gewezen te zijn, — is het meer dan waarschijnlijk

1) Zie zijn verslag bl. 4.

dat de tegenstand spoedig gebroken zal zijn. Mr. DUTILH deelt nog mede dat vele assuradeurs zich hebben verbonden, om een proces, waarbij in de eerste instantie ten faveure der York-Antwerp-Rules was beslist, tot in de hoogste instantie, dat is tot voor de *House of Lords* door te voeren. Mocht dit gebeuren, zal het zeker oneindig veel bijdragen om in Engeland een' zuiverder toestand in het leven te roepen, en over het lot der beweging te beslissen.

Nederland. De belangstelling was ook in ons land in de laatste twee jaren zeer groot, en de resultaten zijn dan ook weinig minder dan in Engeland.

Reeds in 1877 werd bij de behandeling van Hoofdstuk III (begrooting van buitenlandsche zaken) van de Staatsbegrooting voor 1878, in het voorloopig verslag van de commissie van rapporteurs, in § 7 de aandacht der regeering gevestigd op de pogingen tot internationale regeling van het avarij-grosse recht. Door de regeering werd hier op geantwoord, dat zij het streven tot het verkrijgen van eenvormiger bepalingen naar vermogen zou bevorderen en het nemen van het initiatief van de zijde van Nederland te zijner tijd tot een punt van overweging zou maken.

Werd dus officieel de wenschelijkheid eener internationale regeling geconstateerd, ook de ijverige leden van het congres te Antwerpen, die ons land daar vertegenwoordigden, hadden niet stil gezeten. Weldra toch constitueerde zich een Nederlandsch comité bestaande uit de volgende heeren:

M. N. INSINGER, Voorzitter van de Kam. v. Kooph. te Amsterdam, voorzitter van het comité.

N. TRAKANEN, Voorzitter der Nederlandsche Handelmaatschappij.

M. M. DE MONCHY, Voorzitter van de Perm. Comm. uit de Amsterdamsche Reederijen.

A. PLATE, Directeur van de Ned. Amst. Stoombootmaatschappij.

JAN TER MEULEN, Voorzitter van de Verg. der Amst. Assuradeurs.

G. v. HOUTEN, Verzekeraar te Rotterdam.

MR. E. J. ASSER, Dispacheur te Amsterdam.

W. S. BURGER, Wz., „ te Rotterdam.

MR. J. WERTHEIM Jz., „ te Amsterdam.

MR. E. N. RAHUSEN, „ te Amsterdam, Secr. van het comité.

MR. L. C. DRIEBEEK, „ te Rotterdam.

Dit comité nam op een harer vergaderingen de volgende besluiten:

1°. Aan de regeering mededeeling te doen van de te Antwerpen genomen besluiten.

2°. De wenschelijkheid voor Nederland voortvloeiende uit eene internationale toepassing dier Regels aan de regeering te betoogen.

3°. De medewerking der regeering tot het bereiken van het beoogde doel te verzoeken.

Het blijkt echter [1]) dat de gevoelens in den boezem van het comité nog al verdeeld waren over de vraag, in hoeverre het wenschelijk was de regeering uit te noodigen, reeds nu een wetsvoorstel in te dienen, om ons Wetboek van Koophandel in overeenstemming met de York-Antwerp-Rules te brengen. Sommige leden

1) Adres aan hunne Excellentiën den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, van Justitie en van Buitenlandsche Zaken van het Nederlandsch Comité ter bevordering eener Internationale Avarij-grosse regeling, bl. 2.

beantwoordden dit in bevestigenden zin, want, waar de York-Antwerp-Rules van het Wetboek van Koophandel afwijken, daar zou het aannemen van de bepalingen dier Rules eene verbetering zijn. De meerderheid meende dit echter te moeten afraden, daar zij eene latere wijziging of uitbreiding der aangenomen regels, misschien wel langs diplomatieken weg, waarschijnlijk achtten, wat dan weer nieuwe wijzigingen in ons wetboek noodzakelijk zou maken. Dit nu vond zij bedenkelijk; een wet moet niet te dikwijls gewijzigd worden. Eerst wanneer de ons omringende handeldrijvende volken, vooral Engeland, het voorbeeld gegeven zullen hebben, meenden zij dat voor ons land de tijd gekomen zal zijn voor wetswijziging. Hierover was men het echter eens dat de Nederlandsche regeering zich geneigd moest betoonen om de regels eventueel aan te nemen en dat vooral het oogenblik voor haar gekomen was om het initiatief voor eene internationale bespreking te nemen.

Aan de drie zoo even vermelde besluiten werd in Jan. 1878, in een adres aan de Ministers van Waterstaat, Justitie en Buitenlandsche Zaken, uitvoering gegeven. Te gereeder ging men hiertoe over wegens de bij de behandeling der begrooting gebleken bereidwilligheid der regeering. Het adres geeft bij de mededeeling der aangenomen regels o. a. ook een overzicht van de overeenstemming met en de afwijking van het Nederlandsche recht, terwijl het besluit met een krachtig woord aan de regeering om deze aan te sporen het initiatief te nemen tot het richten van vertoogen aan de Engelsche regeering, ten einde daardoor invloed

op den gang van zaken in Engeland uit te oefenen [1]).

Terzelfder tijd wendde zich met hetzelfde doel ook de Nederlandsche Afdeeling der Vereeniging tot Hervorming en Codificatie van het Volkenrecht tot de regeering. Zij drong echter aan op dadelijke wijziging van ons Wetboek van Koophandel in den geest der York-Antwerp-Rules, waarna de regeering verzocht werd er bij andere naties op aan te dringen om dat voorbeeld te volgen.

Naar aanleiding van deze adressen heeft de Minister van Justitie aan de Kamers van Koophandel en Fabrieken advies gevraagd betrekkelijk de door de comité's aan het oordeel der regeering onderworpen voorstellen en de door haar te volgen gedragslijn. De Kamer van Koophandel en Fabrieken te Dordrecht heeft hierop besloten den Minister hare algemeene instemming daar mede te kennen te geven met dien verstande, dat de Internationale regeling, waartoe de regeering verzocht werd het initiatief te nemen aan de wijzigingen der eigene wetgeving moet vooraf gaan [2]). De Amsterdamsche Kamer gaf hare instemming met de York-Antwerp-Rules te kennen, maar raadde ten sterkste wetsverandering af, zoolang andere landen, met name Engeland, daarin nog niet zijn voorgegaan. Of nog andere Kamers een advies hebben uitgebracht en in welken zin, is mij onbekend.

Hierbij bleef het totdat bij de behandeling der Staats-

---

1) Aan het adres is als aanhangsel de tekst der York-Antwerp-Rules toegevoegd, met eene vertaling in het Hollandsch. Ook in W. v. h. R. n°. 4265 vindt men eene Hollandsche vertaling.

2) Zie W. n°. 4237.

begrooting voor 1879 het avarij-grosse recht weer ter sprake kwam. In § 12 van het voorloopig verslag der commissie van rapporteurs [1]) over hoofdstuk III der begrooting werd aan den Minister gevraagd of hij reeds meende dat de tijd aangebroken was om het initiatief te nemen met betrekking tot de internationale avarij-grosse regeling, daar dit initiatief, volgens de Memorie van Beantwoording over hetzelfde hoofdstuk der Staats-begrooting ten vorige jare, een punt van overweging bij de regeering uitmaakte, en of verder de bedoelde regeling in eene niet verre toekomst was te voorzien. De Memorie van Beantwoording [2]) zeide hierop: „Nopens de internationale regeling der avarij-grosse is het gevoelen ingewonnen der voornaamste Kamers van Koophandel en Fabrieken, wier onlangs ontvangen adviezen een onderwerp van overleg tusschen de daarbij betrokken departementen van algemeen bestuur uitmaken."

Bij de algemeene beraadslagingen over Hoofdstuk III bleek echter dat niet alle leden der Tweede Kamer dit antwoord voldoende vonden. De heer GODEFROI bracht toen het avarij-grosse recht het eerst ter sprake. Hij wenschte de opportuniteit van de oplossing van het vraagstuk der internationale regeling van de avarij-grosse te behandelen, daar zijns inziens de York-Antwerp-Rules geen volledig stelsel eener wetgeving op dit stuk bevatten. „Mij althans," zeide hij, „komen zij voor meer te zijn losse onsamenhangende stellingen,

1) Bijlage A van de Handel. der St. Gen. 1878—1879; Hoofdst. III, n⁰. 7, bl. 4.
2) t. a. p. n⁰. 8, bl. 8.

bestemd om door grondige bewerking de basis uit te maken eener toekomstige internationale wetgeving op dit onderwerp van Handelsrecht." Nu meende hij dat aan het vraagstuk der avarij-grosse uit het oogpunt van het verschil van wetgeving, niet zoovele bezwaren verbonden waren als men wel eens beweerde en hij was dan ook niet overtuigd dat aan de regeling daarvan zulk eene dringende behoefte bestond, want ten eerste bestonden hier geen rechtsconflicten, daar men weet dat men aan het recht der destinatieplaats is onderworpen en ten tweede was, zijns inziens, avarij-grosse financieel van weinig gewicht, als accessoir van het vrachtrecht, dat juist zoo veel verschil opleverde in de verschillende wetgevingen. Daarom twijfelde spreker aan de nuttigheid eener avarij-grosse regeling, als de vracht niet eerst geregeld werd en in verband daarmede aan de oppurtuniteit van de solutie van dit vraagstuk. Ook wees hij er op dat Lloyd's aan deze beweging vijandig bleef, die, zooals licht te verklaren was, door de Engelsche reeders en dispacheurs in hun belang tegen het Engelsche recht in het leven geroepen was [1]).

Naar aanleiding hiervan hield de heer WITGENS een warm pleidooi voor de noodzakelijkheid eener internationale regeling der avarij-grosse, „die misschien het meest dringt, omdat men zich daarbij niet altijd behelpen kan met algemeene bepalingen van internationaal recht en werkelijk kan komen in onoplosbare moeilijk-

1) Verg. Handel. d. St.-Gen., 1878—1879 II, bl. 268 en Bull. d. l. Soc. de lég. comp., Febr. 1879, bl. 155, waar de heer Godefroy in de „chronique legislative" zijne argumenten tegen de avarij-grosse regeling herhaalt.

heden." Wijzende op het adres van het Nederlansche avarij-grosse comité en op het *Denkschrift, betreffend die intern. gesetzliche Regelung des Recht-Verhältnisses der Grossen Havarei. Im Auftrage des zu Berlin domicilirenden Internationalen Transport-Versicherungs-Verbandes verfasst von* R. ULRICH, kwam hij tot de conclusie dat „wel verre dat men zou kunnen zeggen dat hier geen opportuniteit bestaat, er de hoogst mogelijke noodzakelijkheid" bestaat „om het onderwerp hoe eerder hoe beter te regelen". Hij toonde aan dat men volstrekt niet altijd a priori weet welke de destinatieplaats van het schip zal zijn en dat er wel degelijk niet onaanzienlijke geldelijke nadeelen aan den tegenwoordigen toestand verbonden zijn, vooral omdat de verzekeraars bij ons niet in alles verbonden worden door de dispache ter destinatieplaats opgemaakt. Hij was het met ULRICH (t. a. p. bl. 27v.) eens dat de bestaande misbruiken niet door beperking van de avarij-grosse verdwijnen zullen, daar de reeder zich altijd zal kunnen dekken door de verzekering. Om alle deze redenen meende hij dat het oogenblik om in dezen het initiatief te nemen, wel degelijk voor ons land was aangebroken [1]).

Ook de heer CREMERS, die het congres te Antwerpen had bijgewoond, drong bij de regeering op meerdere activiteit aan, en meende dat de Nederlandsche diplomatie in deze nog eene zeer werkzame, nuttige en eervolle taak had te vervullen [2]).

1) Hand. t. a. p. bl. 270 en 271. Redevoeringen in de 2de Kamer St.-Gen. door Mr. Wintgens, 1877—1879, bl. 323 v.

2) Hand. t. a. p. bl. 275. In dezelfde zitting besloot de Tweede Kamer nog

In antwoord op deze vertoogen beloofde de Minister van Buitenlandsche Zaken, VAN HEEKEREN VAN KELL, dat de woorden van de Memorie van Beantwoording geen zinledige phrase zouden blijven, terwijl zijn ambtgenoot van Justitie, de heer SMIDT, verklaarde het met den heer WINTGENS eens te zijn, dat de regeling van het avarij-grosse recht voor die van het wisselrecht (waaraan de heer GODEFROI de prioriteit wilde toekennen) moest gaan, omdat de regeling van het eerste al voorbereid was. Bovendien gaf hij de verzekering, dat de regeering de zaak voor als nog volstrekt niet zou laten rusten [1]).

Repliceerende verzocht de heer GODEFROI de regeering nog, bij de overweging van dit vraagstuk ook aan zijne dubia een welwillend oor te willen leenen [2]).

In het voorloopig verslag der Eerste Kamer over hetzelfde hoofdstuk der begrooting kwam deze quaestie ook weer ter sprake. Wij lezen [3]) daar: „Inzonderheid met het oog op de daaromtrent bestaande bepalingen in Groot-Britannië wenschten eenige leden bij de regeering aan te dringen op het tot stand brengen eener internationale regeling der avarij-grosse.” De Memorie

een adres van de Ned. Afd. der *Association for the Reform and Codification of the Laws of Nations*, waarin haar verzocht werd om hare goedkeuring en bekrachtiging te geven aan voorstellen, eventueel door de regeering te doen om het Wetboek van Koophandel in overeenstemming met de York-Antwerp-Rules te brengen en om de internationale regeling van het onderwerp te bevorderen, ter griffie ter inzage der leden te doen deponeeren.

1) Hand. t. a. p. bl. 270 en 277.

2) Hand. t, a. p. bl. 277 en 278.

3) Hand. t. a. p. I bl. 70.

van Beantwoording behelsde het volgende antwoord der regeering: „Uit de gedachtenwisseling in de zitting der Tweede Kamer van 5 Dec. jl. over internationale regeling der avarij-grosse is gebleken, dat de regeering deze aangelegenheid ter harte neemt. Nopens den stand der zaak wordt verwezen naar het gezegde in § 12 der Memorie van Beantwoording op het voorloopig verslag dier Kamer" [1]).

Bij de hierop volgende algemeene beraadslagingen over dit Hoofdstuk nam de heer BORSIUS het woord, omdat er dat jaar in de Memorie van Beantwoording niet over het initiatief der regeering wordt gesproken, zooals dit het vorige jaar het geval was geweest. Om toch het belang daarvan aan te toonen bracht hij het arrest van den Hoogen Raad van 13 Dec. 1878 in herinnering, waarbij de cassatie verworpen werd tegen een arrest van het hof van 's Gravenhage van 11 Februari 1878 [2]), waarin beslist was dat de dispache in het buitenland overeenkomstig het daar bestaande recht opgemaakt, wel uitmaakt welke schade en voor welk bedrag deze avarij-grosse is, maar geenzins op welk object de avarij moet verhaald worden, dat dus in casu, omdat de dispache te Melbourne volgens Engelsch recht opgemaakt was, de kosten van wederinlading der lading in de noodhaven en de uitgaande

---

1) Hand. t. a. p. I. bl. 81.

2) Hierbij werd vernietigd een vonnis van de rechtbank te Rotterdam van 28 Febr. 1877. Zie R. B. 1878, Afd. B, bl. 26 en 1879, Afd. B, bl. 46 v., alsmede W. n⁰. 4209 en 4320. Ned. Rspr. d. 120, § 26, bl. 192 en v. d. H., B. R. d. 43, n⁰. 1617, bl. 391.

havenkosten, benevens de gagie en het onderhoud der bemanning gedurende het verblijf in die haven, wel geen avarij-grosse waren, dus niet ook als avarij-grosse door den reeder van den verzekeraar op de bruto-vracht penningen [1]) terug gevorderd konden worden, maar evenmin avarij-particulier uitmaakten en als zoodanig van den verzekeraar gevorderd worden, omdat ze dit volgens onze wet niet zijn. Het oogenblik was volgens spreker met het oog op de Engelsche toestanden bij uitstek gunstig, om het initiatief te nemen, vooral omdat men het over de wenschelijkheid der invoering volkomen eens was. „Het eenige punt van verschil is de modus quo. De Nederlandsche Afdeeling der Vereeniging tot Hervorming en Codificatie van het Volkenrecht wenscht eerst verandering van ons Wetboek van Koophandel en dan aandringen bij andere naties op het volgen van dat voorbeeld. Het Nationale Comité ter bevordering van de Internationale Avarij-Grosse regeling wenscht daarentegen eerst eenheid met andere naties te verkrijgen, en die verkregen de wet te wijzigen." Ook spreker wilde eerst langs diplomatieken weg eenheid zien te verkrijgen en dan wetswijziging en drong er op aan dat Nederland het initiatief zoude nemen [2]).

De Minister VAN HEEKEREN VAN KELL beantwoordde hem en verklaarde daarbij dat het initiatief door de

---

1) Ik zeg met opzet „bruto vracht penningen," omdat ik meen, dat als de verzekering op netto vracht-penningen was gedaan de beslissing anders had moeten wezen.

2) Hand. t. a. p. bl. 95.

regeering in dezen nog niet genomen werd, omdat de zaak daarvoor nog niet genoegzaam was voorbereid [1]).

Al meende de regeering dat de tijd tot handelend optreden in dezen nog niet gekomen was, toch bleef zij steeds van de zaak gesaisisseerd. Ook in het voorloopig verslag der Tweede Kamer over Hoofdstuk III der Staatsbegrooting voor 1880 werd zij weder aangeroerd. Blijkens hare Memorie van Beantwoording heeft de regeering echter in den loop der beweging nog geene aanleiding kunnen vinden om van hare tot dus verre gevolgde gedragslijn af te wijken en zal zij voorloopig nog eene afwachtende houding blijven aannemen. Zij zegt hierin ten minste: „De regeering volgt met groote belangstelling de beweging tot het erlangen van uniformiteit op het gebied van handels- en zeerecht, maar vindt vooralsnog geene aanleiding om het initiatief te nemen voor het avarij-grosse recht. Terwijl dit vraagstuk ook in Engeland en in Duitschland door eene speciale commissie ernstig onderzocht wordt, is onze regeering bereid om tot de regeling daarvan eventueel hare medewerking te verleenen." Dat hare opinie nog niet veranderd is blijkt uit de verklaring in Jan. jl. door de Minister VAN LIJNDEN in de Eerste Kamer afgelegd. Hij zeide toen: „de internationale regeling van 't wisselrecht wordt voorbereid, en ten aanzien van eene regeling der avarij-grosse kan de Regeering eerst optreden, als de belanghebbende partijen het eens

1) Hand. t. a. p. bl. 97.

zijn. Er is wel eene schrede voorwaarts gedaan, maar de vraag is, of niet ook 't bevrachtingsrecht vooraf of gelijktijdig behoort geregeld te worden."

Al zal de zaak bij ons dus voorloopig nog een particulier karakter blijven dragen, zoo heb ik toch gemeend den inhoud der gewisselde stukken en gevoerde discussies eenigzins uitvoerig te moeten mededeelen, daar het, bij de geschiedenis der internationale avarij-grosse beweging, vooral voor ons van belang is te weten in hoeverre ons land ook van officiëele zijde daaraan heeft deelgenomen.

Welke resultaten wij aan de bemoeiingen der geinterresseerden zelven te danken hebben zij hier nu in het kort vermeld.

Verleden jaar was men reeds zoo ver gevorderd, dat de heer RAHUSEN op de vergadering der Vereeniging tot Hervorming en Codificatie van het Volkenrecht in Augustus 1879 te Londen gehouden, waar hij voornamentlijk namens Nederland het woord voerde, kon mededeelen, dat de belanghebbenden in Nederland de Rules gaarne in toepassing zouden brengen, en met verlangen hare algemeene toepassing tegemoet zien. Hier staat wel tegenover dat eenige dagen later, den 20sten Augustus, van wege den secretaris van Lloyd's eene circulaire rondgedeeld werd, die een bericht behelsde van een Hollandschen correspondent van Lloyd's, waarin medegedeeld wordt dat de Amsterdamsche verzekeraars den Rules geheel ongezind zijn en veel liever de Engelsche praktijk algemeen toegepast zouden zien.

Dit bericht, in minder parlementairen stijl vervat,

moge te sterk gekleurd zijn, feitelijk is het toch waar dat de Amsterdamsche verzekeraars zich tot nog toe niet officiëel aan de beweging hebben aangesloten. Ook is de polis met de York-Antwerpsche clausule op de Amsterdamsche beurs nog niet in gebruik.

De reeders schijnen daarentegen met de nieuwe regeling zeer ingenomen te zijn. Den 12 Nov. 1879 hield namelijk de permanente commissie uit de Amsterdamsche reederijen eene algemeene vergadering met heeren reeders, waarop o. a., naar aanleiding eener missive van het Nederlandsche comité, de vraag behandeld werd, of de Amsterdamsche reederijen het voorbeeld in Engeland gegeven zouden volgen, en in hare cognossementen en chertepartijen de clausule opnemen: Avarij-grosse te regelen naar de bepalingen van York en Antwerpen. Mr. RAHUSEN leidde het debat hierover in. Nadat deze een zeer zaakrijk en warm pleidooi voor de Rules gehouden had en de wenschelijkheid van hunne toepassing en de voordeelen daaraan verbonden in het licht had gesteld, werd na eenige discussie met algemeene stemmen de volgende motie aangenomen:

„De Amsterdamsche reederijen achten het zeer wenschelijk dat de York-Antwerp-Rules algemeen ingang vinden, en zullen zij zooveel mogelijk trachten om in chertepartijen en cognossementen de clausule „avarij-grosse regeling volgens York-Antwerpen" te doen opnemen" [1]).

De invoering der York-Antwerp-Rules in de praktijk

---

1) Handelsblad van 13 November. N. Rott. Courant van 14 Nov.

kunnen wij dus wat Amsterdam betreft vrijwel als een voldongen feit beschouwen, terwijl men, naar men mij van bevoegde zijde verzekerd heeft, van Rotterdam spoedig hetzelfde zal kunnen zeggen.

Duitschland. Ook hier bijna hetzelfde verloop der beweging. Eerst verschillende adressen aan de regeering, vervolgens, in afwachting van de handelingen der regeering, practische toepassing door middel van clausules.

Den 30 October 1877 richtte de Duitsche afdeeling der Vereeniging tot Hervorming en Codificatie van het Volkenrecht een adres aan den Kanselier van het Duitsche Rijk, Vorst von Bismarck, waarvan de conclusie luidde, dat de afdeeling hem verzocht: „mit den verschiedenen Seestaten und vornehmlich mit England Verhandlungen anzuknüpfen, zu dem Zwecke, eine internationale Regelung der Havarie-grosse etwa im Wege der Berufung von Sachverständigen der verschiedenen Seestaaten behufs nochmaliger Vorprüfung und Ergänzung der angenommenen Gründsätze — herbei zu führen, falls eine solche in genereller Weise aber scheiteren sollte, wenigstens für Aufnahme der betreffenden Rules in die Einzelgesetzgebungen zu wirken" [1]).

Het bestuur van de te Berlijn gevestigde Internationale Transport-verzekerings-vereeniging leverde eenigen tijd later (den 16 Maart 1878) eene petitie [2]) bij den rijksdag in om zijne medewerking te verzoeken tot veran-

---

1) Het adres met bijlage is te vinden in het Denkschrift van Ulrich. Zie Dr. Franck, Bericht etc. bl. 26.

2) Deze petitie ging vergezeld van het bekende Denkschrift van R. Ulrich. Zie Dr. Franck, Bericht bl. 26.

dering van het Algemeene Duitsche Handelswetboek in den geest der York- and Antwerp-Rules, terwijl eindelijk de gedelegeerden van de Noord-Duitsche zeehavens en handelsplaatsen een adres tot de regeering richtten, waarin op de aanneming der Rules aangedrongen wordt [1]).

Op instigatie van de Duitsche afdeeling der „Association" werd door de Kamer van Koophandel te te Bremen in November van dat zelfde jaar eene circulaire afgezonden, waarin alle Duitsche belanghebbenden bij de scheepvaart verzocht worden, om in afwachting van nadere wettelijke regeling, in de chertepartijen en cognossementen de clausule op te nemen: *Grosse Havarie ist vorkommenden Falles in Gemäszheit der York and Antwerp Rules zu reguliren.* en in de polissen van verzekering de clausule: *Grosse Havarie soll in Gemäszheit der York and Antwerp Rules regulirt werden, wenn die Absicht, eine solche Regulirung eintreten zu lassen, in den Konnossementen oder Chartepartien bei oder vor dem Beginn der Reise ausgedrückt ist*" [2]). De Noord-Duitsche Lloyd heeft aan deze uitnoodiging dadelijk gevolg gegeven, blijkens eene bekendmaking van hare directie, dato 12 Dec. 1878, dat zij te beginnen met 1 Jan. 1879 in hare cognossementen de bedoelde clausule zou opnemen [3]).

---

1) Off. verslag van de vergadering der Ass. te Frankfort a/d. M. bl. 54. Zeits. f. d. ges. Handelsr., XXIV. N. F., IX, bl. 493 v.

2) Deze circulaire, die hoofdzakelijk eene vergelijking tusschen de York and Antwerp Rules en de bepalingen van het Duitsche Handelswetboek bevat, is opgenomen in: Annalen des gesammten Versicherungswesen, 1879, n°. 8 en 9. Verg. Dr. Franck, Bericht etc. bl. 29.

3) Z. f. d. g. H., t. a. p., bl. 494.

Naar aanleiding van eene onlangs gehouden vergadering van de vereeniging van Bremen zee-verzekerings-maatschappijen zal dit jaar (1880) ook in de polissen de clausule: *Grosze Havarei in vorkommenden Fällen nach York and Antwerp Rules zu reguliren* gevoegd worden [1].

Evenzoo heeft de Vereeniging van Hamburgsche verzekeraars bekend gemaakt, dat door hen, volgens een den 16 Dec. 1878 genomen besluit, de clausule: *Havarie-grosse zu vergüten, auch wenn* 1 °/₀ *und darunter, und wird auch Dispachirung nach York-Antwerp-Rules anerkaunt, wenn in den Fracht-Contracten ausbedungen* in de polissen zal worden opgenomen [2]. Blijkens eene circulaire van de Duitsche Afdeeling der „Association," dato 29 April 1879, hebben bijna alle reeders uit Bremen eene verklaring onderteekend om in het vervolg in hunne cognossementen en chertepartijen de clausule: *Allgemeine Havarie entretenden Falles in Gemäszheit der York and Antwerp Rules zu regeln* desverkiezend in te zullen lasschen. Verder hebben zich de „Kaufmanschaft" van Hamburg en Berlijn, alsmede de verzekeringsmaatschappijen te Stettin, bij de beweging aangesloten, in vergaderingen, met dat doel belegd, verschillende resoluties aangenomen om hunne ingenomenheid met de York- and Antwerp-Rules te betuigen, en besloten om de invoering er van door middel van clausules te bevorderen [3]. In

1) Schneider, Seerechtliche Fragen bl. 74.

2) Dr. Franck, Bericht etc. bl. 29.

3) Zie Fritsch, Ann. d. g. Versicherungsw., t. a. p., n⁰. 8 en n⁰. 15. Dr. Franck, Bericht etc., bl. 61.

denzelfden geest hebben de reederijen en verzekeraars van Altona zich verklaard [1]).

Ook de regeering heeft zich met de zaak onledig gehouden, ten minste is door den Bondsraad aan de technische commissie voor de zeescheepvaart opgedragen het vraagstuk der internationale regeling nader te onderzoeken. In hare zittingen van 27 Februari en 3 Maart 1879 heeft deze commissie vier besluiten genomen, die in hoofdzaak hierop neerkomen:

dat in het belang van den zeehandel het avarij-grosse recht als onontbeerlijk beschouwd moet worden, en

dat eene internationale regeling op grondslag der York and Antwerp Rules zeer wenschelijk is.

In het bizonder slaat zij verschillende amendementen op en eene uitbreiding van de Rules voor [2]).

België. In dit land heeft de „Société Commerciale et Industrielle" van Antwerpen zich aan het hoofd der beweging gesteld. Een door haar benoemd comité, bestaande uit de heeren, TH. C. ENGELS, E. VAN PEBORGH en G. BERDOLT, heeft zich overeenkomstig ontvangen opdracht, tot den minister van Justitie gewend om eene wijziging van den „Code de Commerce" uit te lokken en van dezen een welwillend antwoord ontvangen, met belofte dat de zaak onderzocht zal worden; terwijl den 10 Februari 1879, met algemeene stemmen, een

1) Congres te Londen 1879. Verslag van Mr. Dutilh.

2) Z. f. d. g. H. t. a. p., bl. 494 noot en 528 v. De text der genomen besluiten in Fritsch. Ann. d. g. Versicher. 1879, n°. 15. Een uitvoerig verslag van de werkzaamheden der commissie, benevens eene critiek van hare besluiten geeft Dr. Franck in zijn Bericht etc. bl. 26, 31, vlgg. 62 vlgg.

door de commissie, door haar belast met het onderzoeken van de beste maatregelen tot invoering van de York- and Antwerp-Rules, aangeboden verslag aangenomen werd, waarin der Société aanbevolen wordt, het initiatief te nemen ten einde ook in België aan de in Engeland gebruikelijke clausule het burgerrecht te verschaffen [1]).

Frankrijk en **Italië.** Wat de toestand in deze landen aangaat, A. DE COURCY schetst die in zijn uitstekend werk, „Questions de droit Maritime" in de volgende woorden: „La France et l'Italie sont restées presque indifférentes à ce mouvement. On s'en étonne dans le nord et aux États-Unis. Je ne serais pas surpris qu'on fit à cette occasion d'ethnologie en accusant de l'inertie dont on se plaint le sang des races latines. La vraie raison à moins de profondeur. Les armateurs de la France et de l'Italie sont en possession d'une législation qui favorise les armateurs en ne les faisant contribuer que pour la moitié de la valeur des navires. On ne peut pas leur demander beaucoup de zèle pour repousser cette faveur. Les assureurs, garantissant tantôt des navires et tantôt des cargaisons, estiment qu'ils ont un assez médiocre intérêt à la question. Ce qu'ils payent en plus d'un côté, ils le payent en moins d'un autre. Les chargeurs de marchandises étant presque tons assurés se trouvent sans intérêt et ne se remueront pas pour une théorie. Les practiciens, en fort petit nombre parmi nous, qui ont étudié les règles d'York et d'Anvers, souhaitent sincèrement la propagation de ces

1) Dit verslag is opgenomen in Fritsch, Ann. d. g. Versicherungsw., t. a. p, n°. 15.

règles. Il ne se sentent pas portés à de grands efforts pour obtenir des chambres françaises, sur un point particulier, une réforme qui serait désagréable à nos armateurs et à nos capitaines et qui bouleverserait des habitudes plusieurs fois séculaires.

Il faut donc que l'association du nord en prenne son parti, elle rencontrera parmi nous un concours peu impressé. C'est déjà beaucoup et il doit lui suffire de ne pas rencontrer d'opposition" (2de serie, bl. 267 v.).

Het hier medegedeelde werd geheel bevestigd door den advocaat M. E. CLUNET, uit Parijs, op het laatste congres te Londen.

Alleen de Kamer van Koophandel te Lyon heeft hare adhaesie aan de Rules geschonken.

Uit een en ander blijkt echter dat van deze beide landen voor de internationale regeling door middel van private overeenkomsten niet veel te hopen is.

Zweden *en* **Noorwegen.** In deze landen hebben de York-Antwerp-Rules eene bijna algemeene instemming gevonden, zoowel bij de reeders als bij de verzekeraars en verzekeringsmaatschappijen. In Noorwegen alleen worden de Rules door middel van clausules reeds door een 200tal reeders en een groot aantal verzekeringsmaatschappijen toegepast [1]).

Denemarken. De reeders en assurantiemaatschappijen in dit land hebben eene resolutie aangenomen, waarbij zij hunne instemming met de York-Antwerp Rules betuigen en de invoering en de toepassing daarvan aanbevelen,

---

1) Why the York-Antwerp Rules ought to be rejected by „Common Sense" bl. 42 en 53.

behalve waar zij strijden tegen reeds bestaande rechten [1]).

Rusland, Oostenrijk, Hongarije, Zwitserland. Alhier hebben sommigen der grootste verzekeringsmaatschappijen, zooals de Russische Lloyd te St. Petersburg, de Jakob verzekerings-vereeniging te Moskou, de verzekerings-vereenigingen van Weenen en Triest, die van Basel, en de Zwitsersche Lloyd, de York-Antwerp Rules bij de regeling der avarij-grosse erkend.

Vereenigde Staten van Noord-Amerika. De verzekeraars van New-York, Boston, Phiadelphia en St. Francisco hebben besloten de clausule *General-Average payable as per foreign adjustment (or custom) or York and Antwerp Rules* in hunne polissen op te nemen. Evenzoo hebben meer dan honderd groote reederijen besloten de York-Antwerp-Clausule in hunne chertepartijen en cognossementen op te nemen. Overigens schijnt men het in New-York nog lang niet eens te zijn over de Rules, daar in eene vergadering van de Kamer van Koophandel dier stad, den 5 Dec. 1878 gehouden, door de meerderheid van het avarij-grosse comité dier Kamer een rapport werd ingediend, dat een zeer vijandigen geest tegen de Rules ademde en de clausule tot toepassing daarvan ten hoogste afkeurde, terwijl daarentegen het lid, dat de minderheid vormde, even gedecideerd voor de Rules in de bres sprong [2]). Ook de Kamer van Koophandel te St. Francisco verklaarde zich tegen de Rules. De Board of Trade

1) Verslag v. h. Congres te Londen door Mr. Dutilh, bl. 6.

2) In de boven aangehaalde brochure van „Common Sense" vindt men het rapport der meerderheid zoowel als dat der minderheid als bijlage afgedrukt.

te Baltimore betuigde daarentegen hare instemming.

In de Britsche koloniën in de verschillende werelddeelen hebben de Rules bijna overal een gunstig onthaal gevonden.

In het kort het hier medegedeelde resumeerende, kunnen wij van den stand der beweging op het oogenblik zeggen, dat eene meerder of minder algemeene toepassing der regels in de praktijk door middel van clausules in cognossementen, chertepartijen en polissen verkregen is in Engeland, Nederland, Duitschland, Zweden, Noorwegen, de Vereenigde Staten en de Britsche koloniën in Noord-Amerika, terwijl deze wordt voorbereid in België, Rusland, Oostenrijk, Zwitserland, Denemarken en de Britsche koloniën in Azië en Australië. Verder zijn wel enkele gouvernementen van de zaak gesaisisseerd maar van deze zijde is nog weinig hulp voor de regeling te verwachten.

De geschiedenis leert ons dus dat de in 1860 begonnnen beweging betrekkelijk slechts geringe, maar met het oog op de zware taak, die zij zich op de schouders had gelegd, niet onbelangrijke vruchten heeft gedragen.

Moge hare toekomst, en ik meen te mogen vooronderstellen dat dit geene ijdele hoop zal zijn, glansrijker zijn dan haar verleden en haar heden en ons schenken, wat steeds haar doel moet blijven, eene zoo volledig mogelijke internationale regeling van het avarij-grosse recht.

DERDE HOOFDSTUK.

Algemeene beschouwingen over de York-Antwerp Rules.

Op het congres te Glasgow werden o. a. twee besluiten genomen luidende:

That the Draft Bill as now amended in congress, ought in the opinion of this congress, to be the basis of International General Average Law.

That in order to carry out this object Associations should be formed or other measures taken in each of the Countries represented in congress, and in other Countries where practicable, for the purpose of causing this bill to become the law and practice of such country.

Evenzoo werd er na het congres te Antwerpen door de verschillende locale comité's der Association, zooals wij reeds gelegenheid hadden op te merken, bij hunne respectieve regeeringen op aangedrongen om de wetgevingen in overeenstemming met de York- and Antwerp-Rules te brengen.

Het is dus duidelijk dat de leiders der beweging meenden, dat deze eerst te York aangenomen en later te Antwerpen herziene regels eene voldoende internationale regeling van het avarij-grosse recht inhielden, en dat zij overtuigd waren van de welwillendheid der verschillende regeeringen om, zoo er geen bepaalde internationale overeenkomst kon getroffen worden, deze regels ieder afzonderlijk in hun land tot wet te verheffen. Inderdaad verklaarde dan ook de heer WENDT het eerste ipsis verbis in zijne rede tot opening van het congres te York. Hij zeide immers: „for our purpose, I mean for the establishment of international uniformity, it will suffice that the important principles proposed in our draft bill should be agreed upon and carried into effect" [1]). Ditzelfde blijkt implicite uit alle adressen waarin op aanneming der Rules wordt aangedrongen, want wie zou dit doen wanneer hij niet overtuigd was dat de Rules voldoende zijn om het beoogde doel, de internationale gelijkvormigheid, te bereiken.

Laat deze meening zich echter rechtvaardigen met het oog op de innerlijke waarde der York and Antwerp Rules zelve? Ik meen van neen, en geloof dat de gunstige opinie over deze Rules, in zooverre namelijk dat ze eene voldoende regeling van het avarij-grosse recht zouden bevatten, eensdeels is toe te schrijven aan eene zekere vooringenomenheid van de auteurs met dit hun werk, anderdeels daaraan, dat men altijd

1) Officieel Report van het congres te Glasgow, Appendix A, bl. 52.

eneigd is om dat voor werkelijkheid te houden, wat en gaarne zou wenschen dat werkelijkheid was. Maar steld dat de Rules in dit opzicht allezins voldoende (des neen), dan doet zich nog de vraag voor: is de dien men tot nu toe hoofdzakelijk heeft ingeslagen de geschiktste om tot eene internationale wetgeving t eene internationale wet en niet de verandering der hillende wetgevingen in denzelfden zin is toch al- t einddoel geweest) op grondslag van de door de llende congressen vastgestelde regels te geraken? it meen ik ontkennend te moeten beantwoorden p deze bewering voldoende te kunnen staven. reerst dan de beantwoording der vraag of de d der York- and Antwerp-Rules van dien aard at zij eene voldoende internationale regeling van avarij-grosse recht bevatten, of ten minste eene wetswijziging van de handelswetboeken der verschillende landen wenschelijk doet worden. Reeds door de Rules eens over te lezen moet men, dunkt mij, wel tot de overtuiging komen dat zij geheel ongeschikt zijn om te dienen als wettelijke regeling. Wat men hier moge vinden geen zweem van een stelsel, van eene leidende gedachte, van een plan, waarvan de regels de uitdrukking zouden moeten zijn. Zij staan integendeel met elkander niet in het minste verband, daar elke regel eene speciale bepaling bevat voor een speciaal geval, zonder dat ergens een algemeen beginsel wordt gegeven. Zoo bepaalt de eerste regel niet dat werping behalve van deklading avarij-grosse, maar integendeel dat werping van deklading avarij-particulier is. In de wet of bij

internationale regeling zou toch zeker het eerste moete
staan. Rule II spreekt van waterschade, en van bree
schade ten gevolge van verstoring der stuwaadje, aan
lading ter zake van de werping overkomen. Dus w
van twee speciale gevallen, waar nog zoo vele an
kunnen voorkomen, die allen hetzelfde karakter dr
Bijv. men plaatst, om bij zware goederen te ku
komen, die men werpen wil, andere maar kostba tot
op het dek, welke beschadigd of over boord ge de
worden. Waarom, mag men vragen, geen alg tot
bepaling zooals deze: elke schade door schip en mers:
geleden als noodzakelijk en te voorzien (onvermijt of
gevolg ¹) van de werping is avarij-grosse? Da im-
men ten minste een' juisten regel, waaraan med be
voorkomend geval kon toetsen, terwijl nu vallijkt
schade aan het schip toegebracht om de werping der
makkelijker te maken, wat zeer dikwijls voorkomt, geheel gezwegen wordt. Men scheen het „eadem ratio, idem jus" speciaal bij dezen regel vergeten te zijn, want bij den volgenden deed men juist het omgekeerde en spreekt men zeer uitvoerig en omslachtig van schade aan schip of lading of aan beide toegebracht. Wel een bewijs dat hier geen schijn of schaduw van een systeem bestaat. Regel V behandelt de vrijwillige stranding, een der moeilijkste vraagstukken van het avarij-grosse recht, beslist echter niets omtrent alle gevallen van stranding om redenen niet met name in dezen regel genoemd en

1) Er moet een oorzakelijk verband (Kausalzusammenhang) met de avarij-grosse handeling bestaan.

geeft dus slechts eene halve beslissing. Dat prangen geen avarij-grosse meer zal zijn, constateert regel VI, maar merkt DE COURCY [1]) terecht aan: „Je m'étonne que les rédacteurs, oubliant l'époque où ils écrivaient, n'aient pas ajouté: ou un forcement de vapeur. C'est une lacune manifeste, que saurait sans doute combler l'interprétation." Regel VII en VIII, die de cardo quaestionis, de eigenlijke reden van de geheele beweging, moesten oplossen, zijn zoo vaag mogelijk: „When a ship shall have entered a port of refuge under such circumstances that the expenses of entering the port are admissible as general average" luidt de aanhef. Maar welke zijn die omstandigheden? Dit zal geheel afhangen van de beslissing die de dispacheur in concreto geeft, waaruit echter volgt dat, als deze regels tot wet verheven worden, de internationale gelijkvormigheid tot de vrome wenschen zal blijken te behooren [2]). Evenmin heeft men er aan gedacht om te bepalen wanneer de kosten van ontlossing avarij-grosse zijn. Ook de volgende regel, hoe goed overigens zijn inhoud moge zijn, zal nooit gelijkvormigheid in het het recht kunnen scheppen, zoo lang de vracht niet in alle landen op denzelfden voet is geregeld. En hoeveel verschil er in het vrachtrecht bestaat, daaraan zal ik wel niet behoeven te herinneren. Ook hier staat een continentaal stelsel, dat van de *pro rata* vracht, tegenover een Engelsch, in dit opzicht echter veel beter stelsel, dat

---

1) Q. de dr. mar. II. bl. 272.

2) Verg. Schneider, Seer. Fragen, bl. 50, waar hij met zijn gewone scherpte deze regels veroordeelt.

slechts vracht toelaat voor zooverre de schipper de lading behouden ter bestemmingsplaats aflevert [1]). Nadat, met het doel om ook voor dit belangrijke deel van het zeerecht gelijkvormigheid te verkrijgen, in 1865, een congres te Sheffield gehouden was, is deze zaak echter tot nu toe blijven sluimeren. Eerst op de vergadering der Vereeniging tot Hervorming en Codificatie van het Volkenrecht te Londen in 1879 gehouden, werd de behandeling van het vrachtrecht en de Sheffield-rules weer opgenomen en commissoriaal gemaakt, zoodat wij op de volgende vergadering dier vereeniging eene discussie over die onderwerpen mogen verwachten.

Indien wij dus gedwongen worden de regels op zich zelven reeds van onvolledigheid te beschuldigen, hoeveel te meer springt dit in het oog indien wij ze als een geheel beschouwen, en dan nagaan hoeveel quaesties ze nog onopgelost laten.

Eene algemeene definitie, die, niettegenstaande haar nadeelen, in eene wet onmisbaar is, trachtte men op het congres te Antwerpen te vergeefs te doen aannemen [2]). Het is zeer te betreuren dat eveneens alle overige

---

1) Op het avarij-grosse congres te Glasgow kwam na afloop der werkzaamheden, ook het vrachtrecht ter sprake, wat tot een internationaal vrachtcongres, in 1865 te Sheffield gehouden, aanleiding gaf. Er werden tien regels aangenomen, voornamelijk de afschaffing van elke pro rata vracht vaststellende. Zie Bijlage F.

2) Het nadeel van eene algemeene definitie bestaat voornamelijk daarin, dat het bijna onmogelijk is er eene te maken die zoo duidelijk en juist mogelijk en tevens zoo concis is, dat zij aan de chicane geest en eene verkeerde wetsinterpretatie de gelegenheid beneemt, om het recht buiten zijne grenzen uit te

pogingen om over nog meer dan deze twaalf punten tot overeenstemming te geraken zoowel op het Congres te Antwerpen, als op dat hetwelk laatstelijk te Londen gehouden werd, schipbreuk geleden hebben. Neen, het is zeker geen onverdiend verwijt, wanneer wij de Antwerp Rules ongeschikt achten om, zoo als ze nu luiden, dienst te doen als internationale avarij-grosse wet. Men kan gerust zeggen dat de boven aangehaalde woorden uit het openingsverlag van het congres te York een hersenschimmig idee zoo geen dwaasheid bevatten [1]). Aan den anderen kant kunnen wij met genoegen constateeren dat de belanghebbenden zelve bij de beweging, vooral in de laatste jaren, de waarheid van het hierboven gezegde hoe langer hoe meer beginnen in te zien en het denkbeeld dat de York- and Antwerp-Rules eene voldoende regeling bevatten, grootendeels hebben opgegeven. Het is genoeg tot illustratie hiervan de volgende woorden uit verschillende op de beweging betrekking hebbende stukken te citeeren.

Vooreerst de Promemoria van de Bremer Kamer van Koophandel bij haar bovenbesproken [2]) circulaire. Men

---

breiden. Een waarschuwend voorbeeld zijn in dit opzicht art. 699 n°. 28 van ons W. v. K. en art. 400 i. f. C. de Commerce.

Eene algemeene definitie kan echter niet gemist worden omdat de wet onmogelijk eene volledige opstelling b.v. van alle voorkomende avarij-grosse schaden kan bevatten.

1) De heer Rahusen beschouwde, blijkens zijn verslag in M. v. H. 1866 bl. 17, reeds in dat jaar de „York-Rules" slechts als een' tijdelijken en voorloopigen maatregel in afwachting van een nader tot stand te komen internationaal wetboek.

2) Vide supra bl. 232.

leest daar: „Vorauszuschicken ist, dass die 12 in Antwerpen angenommenen Regeln nicht beabsichtigen die in Frage stehende Materie zu erschöpfen, viel mehr nur eine Reihe besonders praktischer Einzelfälle entscheiden wollen" [1]), en in het bijschrift: „Die bereits erwähnten York- and Antwerp-Rules stellen sich nun als ein Compromiss der hauptsächlich in Frage kommenden Havarie-grossesysteme dar" [2]). Ook in het adres van de Duitsche afdeeling der *Association for the Reform and Codification of the Law of Nations*, heet het: „Dass für die eventuellen Verhandlungen die bis jetzt vorliegende Resultate nicht den Anspruch erheben können, als maasgebend im späteren Stadium der Berathungen zu gelten, ist selbstredend." Het beste bewijs hiervoor zijn bovendien de pogingen die men te Antwerpen van Duitsche zijde tot uitbreiding der Rules maakte, en hetgeen te Londen door de meeste leden van het congres aldaar gesproken werd [3]).

Terwijl men dus vrij algemeen tot de erkenning gekomen is dat de York- and Antwerp-Rules volstrekt geen voldoende regeling bevatten, wordt er desniettegenstaande, vooral in den laatsten tijd, meer en meer op aangedrongen om de wetgevingen van de verschillende landen in overeenstemming met de Rules te brengen, ten einde op deze wijze internationale gelijkvormigheid te verkrijgen ten minste voor de punten

---

1) Fritsch Ann. d. Versicherungsw. 1879, nº. 8, bl. 91.
2) Idem, bl. 90.
3) Zie daaromtrent supra bl. 216.

daarin behandeld. Op het congres te York werd deze wijze van handelen reeds aanbevolen, en na dat te Antwerpen, zien wij bijna in alle adressen aan de betrokken regeeringen gericht, met kracht op eene wijziging der landswetten aangedrongen. Gelijkvormigheid in het recht kan hierdoor nooit bereikt worden, daartoe zijn de Rules veel te onvolledig; maar waartoe moeten dan die wetsveranderingen dienen? Welk land zal geneigd zijn om het allicht veel betere en vollediger systeem van zijne wet te verbreken ter wille der York- and Antwerp-Rules? Bovendien had men, indien men met eenige kans van slagen een internationaal wetboek tot stand had willen brengen, een' geheel anderen weg moeten inslaan.

Een groot gebrek waaraan de geheele beweging mank ging, en waardoor in twintig jaren niet dat bereikt is, wat bereikt had kunnen worden, ligt daarin, dat haar steeds een officieel karakter geheel en al ontbrak. Zooals wij gezien hebben werd in 1859 door eenige particulieren het initiatief genomen. Zij stelden zich in contact met het bestuur van de „Association for the Promotion of social science,'' en noodigden in vereeniging met dat bestuur binnen- en buitenlandsche belanghebbenden uit tot een congres te Glasgow te houden. Dit was dus een congres van particulieren, geen eene regeering was er officieel vertegenwoordigd; men had er ook niet aan gedacht om dit zelfs maar aan de Engelsche regeering te verzoeken. Men besloot tot het ontwerpen van eene wet die de geheele avarijgrosse materie zou omvatten. Was dit eens door

een tweede congres, wederom enkel van particulieren, aangenomen en vastgesteld, dan zou men bij de verschillende regeeringen op verheffing tot wet aandringen. Grooter utopie konde er bezwaarlijk bestaan. De verschillende regeeringen zouden, op het aandringen der in hun respectieve landen opgerichte avarij-grosse comités, hunne wetten moeten veranderen volgens een ontwerp geheel buiten hunne voorkennis, op een congres door eenige particulieren en belanghebbenden, aangenomen! Hoe is het mogelijk, gesteld dat alle regeeringen tot eene wetsverandering geneigd waren (wat in de gegeven omstandigheden niet waarschijnlijk zou zijn) dat men ooit op deze wijze gelijkvormigheid zou verkrijgen? Daartoe toch zouden alle regeeringen, of het ontwerp zonder veranderingen, of juist met dezelfde veranderingen moeten aannemen en dat terwijl zij volstrekt niet met elkander in contact stonden, want in de besluiten van de congressen vindt men nergens een spoor om een internationaal congres van gedelegeerden der regeeringen of iets dergelijks uit te lokken. Steeds bepalen zij er zich toe om de comités op te dragen bij hunne regeeringen op aanneming aan te dringen. Gelukkig zag men na het congres te Londen dan ook de onmogelijkheid in om op zulk eene wijze eene algemeene avarij-grosse wet tot stand te brengen en bepaalde men zich toen tot het streven naar overeenstemming omtrent de voornaamste en de meest betwiste punten. Op het congres te York werd deze overeenstemming verkregen en het voorgestelde doel scheen toen spoedig bereikt te zullen worden.

Dat dit niet geschiedde maar integendeel de beweging dertien jaren bleef sluimeren, meen ik dat aan dezelfde reden, die ik zoo even noemde, te wijten is. Op het congres zelf te York kwam dit duidelijk uit. De afgevaardigde voor Hamburg en Lubeck, Dr. C. H. H. FRANCK, toch verklaarde dat hij, om zulk eene belangrijke onderneming als deze te bevorderen, pogingen in het werk gesteld had om vooral de leden der verschillende regeeringen voor deze zaak te interesseeren. Hij wendde zich daartoe schriftelijk tot de regeeringen van Frankrijk, Oostenrijk, Pruissen, Zweden en Noorwegen, Mecklenburg, Oldenburg en Hannover. De Oostenrijksche regeering antwoordde dat zij zich niet liet vertegenwoordigen op een bijeenkomst van particulieren. Pruissen gaf geen antwoord. De Ministers van justitie van Zweden, Mecklenburg en Oldenburg gaven hunne adhaesie met de beweging te kennen, maar weigerden officieele afgevaardigden naar eene vergadering van particulieren te zenden. Zoo zij daarentegen door de Engelsche regeering officieel uitgenoodigd werden, waren zij bereid gevolmachtigden te benoemen. Het gevolg was dan ook dat slechts de Belgische en de Russische regeering te York vertegenwoordigd waren. Duidelijker kon, dunkt mij, niet blijken welke de fout was die men beging. Eenigen tijd voor het York-congres had de heer FRANCK hier reeds in eene brochure [1]) op gewezen en eene andere wijze van be-

---

1) Observations on the mode hitherto followed to the end of establishing an Universal General Average Law.

handeling voorgesteld [1]), die ook mijns inziens verreweg de voorkeur verdient. Hij wijst daarin op het verkeerde in de methode die men tot nu toe gevolgd had en legt de zijne neer in twee resoluties die hij het congres ter aanneming voorsloeg, en welke wij reeds boven hebben leeren kennen.

Tot toelichting zegt hij o. a.:

Starting from the well known circumstance that the purpose of the whole movement . . . . . . is to obtain uniformity of the laws respecting General Average troughout the world, I have to state . . . . that nothing short of one and the same General Average Law's being adopted everywhere will answer our purpose. Neither clauses entered to the effect of uniformity by private persons in their contracts either in charter-parties, bills of lading or policies of insurance nor partial changes in the existing laws of the several countries would be sufficient even if attainable: probably they would make the matter worse. Only an universal General Average Law would effect the highly desirable uniformity and would do so at once. But in order to obtain this universal law the active cooperation of all seafaring nations cannot be dispensed with."

En verder:

Nor is it sufficient to have gained their (the classes of shipsowners, masters of ships, merchants, underwriters, average staters, lawyers) good will and made them aware of the interest they have in this question, there are still other bodies to whom we must apply for their powerful support and these are the Governments of the several countries. I beg leave to lay the more stress on this quite indispensable element of a successful termination of the movement as the whole question has hitherto remained perfectly unknown to them. Governments of course will not suffer by their rather involuntary neglect but the movement certainly.

---

1) Vide supra bl. 177 vlgg.

Zijne resoluties kwamen echter niet eens in behandeling. Men scheen te denken, (zie o. a. een slotrede van Sir FITZROY KELLY in het officieele report van het congres) dat als Engeland maar eens de York Rules tot wet verheven zou hebben, alle andere landen wel klakkeloos zouden volgen! De volgende jaren bewezen echter dat men het nog niet eens in Engeland zoo ver kon brengen. Het was eene groote fout, die men te York beging, een dergelijk voorstel geheel te negeeren, want toen was het juist geen ongunstige tijd om een internationaal congres in het leven te roepen. Had men hiertoe pogingen in het werk gesteld en hadden de regeeringen gedelegeerden, vertrouwd met de te behandelen zaken, met eene volmacht gezonden om een volledig wetboek of samenstel van internationale regels betreffende de avarij-grosse aan te nemen, dan geloof ik dat de gelijkvormigheid nu misschien niet meer tot de vrome wenschen zou behooren, maar reeds lang zou bestaan. De York Rules zouden tot leiddraad der beraadslagingen hebben kunnen strekken, en in alle gevallen, nu zij gebleken waren den wensch en overtuiging van zoovele belanghebbenden te bevatten, nooit zonder invloed gebleven zijn. Op het congres te Antwerpen bleek het dat men nog niets geleerd had; er was geen sprake van de verschillende regeeringen in de beweging te kennen om hunne machtige medewerking in te roepen. Er werd slechts besloten de locale comités van de Association te verzoeken dadelijk die stappen te doen welke zij de meest geschikte zouden achten om de beweging in hunne respectieve landen te bevorderen.

Deze comités meenden grootendeels hieraan het beste gevolg te geven door op wetswijziging aan te dringen. Op het verkeerde hiervan heb ik reeds gewezen. Ook de meerderheid van ons avarij-grosse comité blijkt deze opinie niet toegedaan geweest te zijn. Zij meent het oogenblik nog niet gekomen om reeds nu zoo ver te gaan en geeft daarvoor het volgende krachtige argument [1]: „Het was toch ligt mogelijk, ja zelfs waarschijnlijk, dat internationale gedachtenwisseling langs deplomatieken weg er toe leiden zou, dat de aangenomen regels in eenig opzicht werden gewijzigd of uitgebreid en dan zou het noodzakelijk gevolg daarvan eene nieuwe wijziging der Nederlandsche wetgeving zijn. En dit was niet zonder bedenking. Eene wetgeving toch moet niet te dikwerf en eerst na gebleken noodzakelijkheid worden gewijzigd." Ik meen echter te moeten ontkennen dat het geschikte oogenblik ooit zal komen, daar het slechts een hersenschimmig idee is dat de wetgevende machten van een 30 verschillende staten, zonder eenige afwijking hunne wetten allen in denzelfden geest zullen veranderen. Veeleer rust op de regeering van elk land de verplichting die der andere landen in het belang van den handel uit te noodigen tot het houden van een internationaal congres van afgevaardigden, met het oog op deze zaak van speciale volmacht voorzien, om eene internationale wet te ontwerpen; zonder dit zal men nooit tot eenheid komen.

---

1) Adres aan hunne Excellentien etc. bl. 3.

Om aan te toonen dat op deze wijze dit doel zeer goed te bereiken is, hoef ik slechts te wijzen op de internationale post- en telegraafcongressen, die samengesteld waren uit de gevolmachtigden van de verschillende mogendheden en op de schitterende resultaten die deze in weinige jaren hebben opgeleverd. Ook de declaratie van Parijs van 1856 over het zeeoorlogsrecht is een bewijs voor de mogelijkheid om eene internationale wetgeving tot stand te brengen. Op dit voetspoor moeten dus de verschillende Staten ook nu weer eene conventie sluiten ter verkrijging dezer gewenschte eenheid in het zeerecht. Indien hiertoe de grootste zeehandeldrijvende mogendheden zijn toegetreden, zullen ook de andere staten ligt volgen, zooals de geschiedenis der postconventie ons leert, waarom ook in dit opzicht geene bezwaren kunnen bestaan.

Als de grootste en onvermoeide kampvechter voor deze zienswijze kan met eere vermeld worden Dr. C. H. H. FRANCK dispacheur te Lubeck. Het eerst trad hij vòor de hier aanbevolen wijze van handelen in de bres in zijne: *Observations on the mode hitherto followed to the end of establishing an Universal General Average Law etc.*, *Hamburg* 1867, waarmede wij reeds kennis gemaakt hebben. Ook later ging hij hiermede voort, wat blijkt uit een voorstel door hem in December 1866 op de conferentie der gedelegeerden van de Noord-Duitsche zeesteden gedaan, hetwelk de totstandkoming van een internationaal wetboek van zeerecht als wenschelijk uitsprak en der regeering dringend aanbeval daartoe de noodige stappen te doen. De breedvoerige

degelijke memorie van toelichting [1]) treedt voornamelijk in eene critiek van de avarij-grosse- en vrachtrecht-bewegingen en tracht te betoogen dat men slechts door tusschenkomst van de betrokken regeeringen tot een gewenscht resultaat zal kunnen komen. „Das Verfahren, welches in dieser Angelegenheit seitens der Regierungen zu beobachten, wäre dasselbe, welches bei Gelegenheit der Ausarbeitung des allgemeinen Deutschen Handelsgezetzbuches eingeschlagen worden, und zwar mit dem besten Erfolge. Wie es damals einigen dreiszig Staaten gelang, durch die von ihren Regierungen mit der Ausarbeitung eines allgemeinen Handelsgezetzbuches betrauten Rechtsgelehrten und Kaufleute ein so erfreuliches Resultat zu erzielen, wie die Einigung über ein gemeinsames Handelsgesetzbuch es ist, so steht auf Grund dieser praktischen Erfahrung zu hoffen dasz es auch den ernstlichen Bemühungen der dazu von den betreffenden Regierungen unter Mitwirkung kaufmännischer Körperschaften ausersehenen Rechtsgelehrten und Kaufmännischen, so wie nautischen Sachverständigen der Seestaten gelingen werde, sich auf dem kleineren Gebiete des Seerechts zu einigen und das vorgesteckte Ziel zu erreichen: ein gemeinsames allen Schiffahrt treibenden Völkern gemeinsames Seegesetzbuch."

Eerst in 1868 werd op eene andere conferentie van gedelegeerden derzelfde steden het voorstel van Dr. FRANCK. aangenomen, en met zijne memorie van toe-

---

1) Zij is afgedrukt in het reeds genoemde opstel van Dr. Franck in Siebenhaar's Archiv f. Deutsches Wechselr. u. Handelsr. N. F. V. 2.

lichting, aan de rijkskanselarij overhandigd. Ook in een zeer recent werkje: „*Bericht über die Bestrebungen die Uebereinstimmung des Havarie-grosse Rechtes aller Schifffahrt treibenden Völker herbei zu führen*" vindt men eene doorloopende verdediging en aanbeveling van zijne idees.

Stond hij ten tijde van het congres te York nog vrijwel alleen, tegenwoordig wint, vooral in Duitschland, de overtuiging meer en meer veld, dat de door hem aanbevolen weg werkelijk de beste is. Overvloedige bewijzen daarvan vindt men in de geschiedenis der laatste jaren en worden door FRANCK in bovengenoemd Bericht medegedeeld. Zoo werd op de vijfde duitsche „nautische Vereinstag," in 1873 te Berlijn gehouden, de volgende resolutie genomen: „Die Herbeiführung eines internationalen Seerechts ist im höchsten Grade wünschenswerth. Das Bedürfnisz macht sich ins besondere fühlbar bei den Frachtverträgen, der Havarie grosse, der Bodmerei und der Haftungspflicht der Rheder. *Nur durch Verständigung unter den betreffenden Regierungen ist das in Frage stehende Ziel zu erreichen.* Das Reichskanzler-Amt ist zu ersuchen, das nöthige zur Herbeiführung eines internationalen Seehandels-Rechtes zu veranlassen" [1]). Het adres van de Kamer van Koophandel te Bremen van den 22 Mei 1874 [2]) was in denzelfden geest gesteld. Evenzoo dat van de Duitsche afdeeling der „Association for the Reform and Codification of the law of Nations," den 30 Oct. 1877, aan vorst Bismarck

---

1) Zie Franck Bericht p. 14 v.

2) Zie boven bl. 181.

gericht, waarin echter subsidiair op wijziging der Duitsche wet wordt aangedrongen [1]). Ook het bestuur van de internationale Transport-verzekerings-vereeniging te Berlijn dringt in zijne missive aan den rijksdag van den 16 Maart 1878 op eene internationale regeling van het avarij-grosse recht door middel van diplomatieke onderhandelingen aan [2]). Het zelfde meende eveneens de technische rijkscommissie voor de zeescheepvaart, die van de rijksregeering de opdracht ontvangen had het vraagstuk van het avarij-grosse recht te onderzoeken, als zeer wenschelijk te moeten aanraden [3]).

Ook in Nederland blijkt dit gevoelen de overhand verkregen te hebben, zoowel in het Nederlandsche avarij-comité dat in zijn adres aan de ministers der in deze zaak betrokken departementen, aandringt op het nemen van het initiatief tot internationale bespreking door Nederland, als onder de geinteresseerden in het algemeen, ten minste de kamer van koophandel en fabrieken van Dordrecht meende wetswijziging af te moeten raden zoolang er nog geen internationale overeenstemming tusschen de verschillende rijken tot stand is gekomen. De regeering schijnt deze meening evenzeer te zijn toegedaan.

Moet men dus tot de conclusie komen dat het tot stand brengen van eene volledige internationale avarij-grosse wet slechts mogelijk is, door de tusschenkomst van de betrokkene regeeringen, door middel van eene

---

1) Zie boven bl. 231.

2) Zie boven bl. 231 vlgg.

3) Zie Franck, Bericht bl. 64.

conferentie van gevolmachtigden, zoo als dit bij het ontwerpen van het duitsche Handelswetboek geschied is, dan blijft slechts deze quaestie ter beslissing over of het juiste oogenblik om daartoe over te gaan nu reeds gekomen is, en of eene poging daartoe nu niet praematuur zou zijn. Verschillend is deze vraag beantwoord. Terwijl tal van adressen in verschillende landen aan de respectieve regeeringen aangeboden, gelijk wij boven gezien hebben, den tijd daartoe reeds gekomen achten en Dr. FRANCK deze meening met talent verdedigt, heeft onze regeering laatst nog bij de behandeling van de staatsbegrooting voor 1880 in hare memorie van beantwoording op het voorloopig verslag over hoofdstuk III dier begrooting te kennen gegeven dat zij den tijd om het initiatief daartoe te nemen nog niet gekomen acht, welke opinie ook door de regeeringen der andere landen gedeeld schijnt te worden, indien wij dit ten minste uit het feit mogen afleiden, dat geen van allen voor zoover bekend nog stappen gedaan heeft om eene internationale bespreking uit te lokken. Ook Prof. ASSER heeft bezwaar tegen de beweging, omdat de nadeelen aan den tegenwoordigen toestand verbonden niet van dien aard zijn, dat zij eene internationale wetgeving, waaraan zoovele en groote bezwaren verbonden zijn, daar zij steeds moet leiden tot eene geheele of gedeeltelijk opoffering van de nationale autonomie van eene staat, rechtvaardigen [1]). Vooral echter komt hij op tegen het streven om de avarij-

1) Revue de droit International, X, 1878, n°. 1, bl. 101. Verg. voorts een opstel van zijne hand in dezelfde Revue, T. XII, 1880, n°. 1.

grosse geheel zelfstandig en afgescheiden van het bevrachtingscontract te regelen [1]).

Dr. LEWIS acht den tijd voor eene internationale regeling nog niet gekomen, omdat daarvoor steeds eerst als voldoende basis een internationaal gewoonterecht moet bestaan. De publieke opinie der geinteresseerde personen moet duidelijk spreken daar de regeeringen in dezen slechts moeten bekrachtigen wat praktisch reeds algemeen als nuttig en noodzakelijk erkend is geworden [2]) Vooralsnog wil hij dus praktische toepassing en uitbreiding der York- and Antwerp-Rules, op-

---

1) Zie hierover infra bl. 309 v.

2) Zeitschrift für d. gesammte Handelsr. XXIV, bl. 499 v. Wat hij daar, tot bestrijding van Dr. Franck, over het doel der avarij-grosse congressen zegt, vindt mijns inziens geen steun in de geschiedenis. Overigens schrijft hij zeer juist: „Sollen mit Erfolg internationale Verhandlungen über Herstellung gemeinsamer gesetzlichen Bestimmungen der in Rede stehenden Art gepflogen werden, so musz erst die Basis gewonnen werden, auf welcher dieselben stattzufinden haben, und über die haben sich zunächst die Betheiligten schlüssig zu machen. Auch müssen diese sich darüber entscheiden, ob der Gewinn der Rechtseinheit den Verlust des hergebrachten Rechts und eine Aenderung mannigfacher Einrichtungen und Gebräuche aufwiegt. Sind dieselben zu einem Resultat gekommen und hat sich die öffentliche Meinung geklärt dann werden sich auch die betreffende Staatsregierungen die Frage beantworten können, ob sie mit Erfolg den Versuch einer Aenderung des Rechts machen und zu internationalen Vehandlungen der angegebenen Art, die Hand bieten können. Ja, ist die öffentliche Meinung von der Nothwendigkeit der Schaffung eines neuen, allen civilisirten seefahrenden Nationen gemeinsamen Rechtszustandes durchdrungen, so wird sie selbst die gleichgültig den Bestrebungen gegenüber stehende Regierung drängen, der Sache näher zu treten. Weinigstens ist dies entschieden von England zu behaupten.... Es kommt hinzu, dasz, wie es in einer (von Dr. Franck in Siebenhaar's Archiv, N. F., B. V, n°. 2, bl. 154 f. mitgetheilten) Erörterung der in Rede stehenden Frage in der Triester Zeitung vom 11 Juni 1872 heiszt, in wirthschaftlichen Dingen den staatlichen Verhandlungen die letzte und sachlich geringste Rolle zukommen sollte, da

dat voor alles de algemeene instemming van den handel daarmede blijke.

Hoewel ik mij niet onder de meest bevoegde beoordelaars van deze bij uitstek practische vraag, die zelfs twee zulke uitstekende practici als Prof. ASSER en Dr. FRANCK geheel verschillend beantwoorden, wil rangschikken, zoo geloof ik toch de opinie van Dr. LEWIS tot de mijne te moeten maken, daarbij erkennende dat vooral in de geschiedenis der twee laatste jaren eene vingerwijzing ligt, dat waarschijnlijk het tijdstip niet ver meer verwijderd zal zijn, waarin de betrokken regeeringen met vrucht eene internationale regeling zouden kunnen beproeven. Te eerder mag men dit verwachten daar op het oogenblik in Denemarken (sedert 1873), Noorwegen, Duitschland, Nederland en Italië deels eene herziening van het handelsrecht, en bij gevolg ook van het avarij-grosse recht, voorbereid wordt, deels de ontwerpen daarvan gereed zijn, terwijl in Belgie verleden jaar eene herziening van den Code de Commerce, voor zoo verre het avarij-grosse recht betreft geheel in den geest van den 7^{den} en 8sten York-Antwerp Rule, het eenige principiëele verschil met het vroegere Belgische recht, tot stand is gekomen. Van de meeste beteekenis is echter het feit dat de rechtspraak in Engeland (o. a. blijkens de boven bl. 218 besproken beslissing in Atwood v. Sellar)

---

diese nur formell festsetzen sollten, was von der berechtigten öffentlichen Meinung, und von den Maszgebenden Fachmännern als richtig und nothwendig erkannt worden ist. Entspricht es doch in derartigen Dingen einer gesunden Rechtsentwicklung, das zunächst im Gewohnheitsrecht gewisse Grundsätze sich festsetzen, die dan von den gesetzgebenden Gewalt fixirt werden."

de common benefit theorie begint te huldigen, en in Frankrijk een ontwerpwet in 1869 door eene daartoe benoemde commissie is ingediend, welke de grootste afwijkingen van den Code de Commerce van het stelsel der overige continentale staten en van de York- and Antwerp-Rules, wat betreft de bijdrageplichtige waarde van het schip en de noodhavenkosten, geheel opheft.

De geheel zelfstandige ontwikkeling van het recht in de verschillende landen schijnt dus tot meerdere gelijkvormigheid te zullen leiden in den geest der York and Antwerp Rules, waardoor deze, indien zij ten minste eene nadere uitbreiding ondergaan eene niet ongeschikte basis zullen opleveren voor eene eventueele internationale bespreking, terwijl hun inhoud toch altijd van dien aard is, dat men daarmede rekening zal moeten houden, als men, om hunne onvolledigheid, bij voorkeur een der bestaande wetgevingen [1]) tot grondslag der beraadslagingen aannam. Tevens is deze ontwikkeling van het recht in België, Frankrijk en vooral in Engeland, in dezelfde richting, de voornaamste reden die mij diplomatieke stappen tot verkrijging der internationale avarij-grosseregeling vooralsnog niet wenschelijk doet voorkomen. Eerst wanneer die ontwikkeling in de aangegeven richting in deze landen tot stand is gekomen, wat in België reeds geschied is door de

---

1) Dr. Franck slaat daartoe in zijn „Bericht etc." evenals op het congres te York het „allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch" voor, of subsidiair, om allen schijn van partijdigheid te vermijden, het Zweedsche zeewetboek van 1864. Mijns inziens zou daarvoor het Fransche Projet de Code van 1869, als het beknopste, duidelijkste en meest recente werk op dit gebied wel zoo geschikt zijn.

herziening van den Code de Commerce, zal het geschikte oogenblik tot officiëele opvatting der zaak aangebroken, en het verkrijgen eener uniformwet niet moeilijk meer zijn, om de grootere overeenkomst die er dan in het recht der verschillende landen zal bestaan.

Ook moet men in het oog houden dat aan eene internationale avarij-grosseregeling, het grootste struikelblok bij alle dergelijke regelingen, de quaestie nm. welke rechtskracht men aan buitenlandsche vonnissen en beslissingen moet toekennen, minder in den weg zou staan, daar nu reeds in verscheidene landen als een erkend internationaal beginsel geldt dat de dispache ter bestemmingsplaats conform de wetten of usanties van die plaats opgemaakt, alle, ook de in andere landen wonende, belanghebbenden bindt.

In afwachting van eene internationale regeling en in de overtuiging dat deze in de eerste jaren nog wel niet tot stand zal komen is men begonnen met practische toepassing der Rules door middel van clausules in chertepartijen, cognossementen en polissen, ten einde op deze wijze eene internationale gelijkvormigheid te verkrijgen.

Er rest ons dus nog te onderzoeken in hoeverre dit streven aanbeveling verdient.

Dr. FRANCK [1]) keurt het ten sterkste af en meent dat daardoor de verwarring en rechtsonzekerheid slechts vermeerderd worden, omdat het „zweifellos erscheint, dasz auf dem Wege der Einbürgerung der York- and Antwerp-Rules die Einheit des Havarie-grosse-Rechts

1) Bericht t. a p., bl. 69.

nicht erreicht werden wird," omdat door de aanneming dier regels slechts een nieuw recht aan de verschillende tot nu toe bestaande avarij-grosse rechten toegevoegd, en dus juist het tegendeel verkregen wordt van hetgeen de auteurs der beweging zochten te bereiken, nm. vermeerdering van ongelijkvormigheid in plaats van algemeene gelijkvormigheid, terwijl hij bovendien de vrees uitdrukt dat de ijverige bemoeiingen in deze richting, belemmerend en verlammend zullen werken op het door hem voorgestane streven, om tot eene officieele internationale bespreking van de avarij-grosse over te gaan [1]).

Wat zijn eerste argument aangaat dit is volkomen waar, want het ligt in den aard der zaak dat door invoering der Rules in de praktijk nooit een algemeene, maar slechts eene betrekkelijke gelijkvormigheid bereikt kan worden. Zoo lang toch bij elke reis die een schip maakt nog één belanghebbende, hetzij reeder, inlader of verzekeraar, gevonden wordt die weigert toe te treden blijft eene dispache volgens de York- and Antwerp Rules onmogelijk, of zal men, indien men zulk eene dispache opmaakt, om het quantum te bepalen dat aan de niet toegetreden persoon of wel door dezen vergoed moet worden, nog eene afzonderlijke dispache volgens de wet der bestemmingsplaats moeten opmaken. Hoe veel te meer zal dan de gelijkvormigheid eene illusie blijven, zoolang nog machtige corporaties zooals Lloyd's of geheele landen zoo als Frankrijk, Spanje en Italie zich niet aan de beweging aansluiten; en dat daarin niet spoedig verandering zal komen is te voor-

1) Verg. zijn Observations etc. blz. 7. Bericht t. a. p. bl. 34, 58, 65 v.

zien. Daarom heb ik er reeds op gewezen dat dit slechts kan bereikt worden door eene actieve tusschenkomst der verschillende bij de zeehandel geïnteresseerde regeeringen. Hoe waar dit echter moge zijn, toch kan ik dit argument van Dr. FRANCK niet afdoende vinden. De cardo quaestionis toch is juist of, in afwachting van eene misschien later tot stand te komen internationale wetgeving, de verkrijging van eene betrekkelijke gelijkvormigheid door middel van praktische toepassing van Rules gelijk die welke te Antwerpen aangenomen zijn, in het belang van de zeehandel goedkeuring verdient en bevorderd moet worden. Hierop nu meen ik volmondig een toestemmend antwoord te moeten geven [1]).

Het bezwaar dat hierdoor de verschillende avarij-grosse rechten slechts met een vermeerderd worden is hier niet doeltreffend, want door de overeenkomst of verklaring om de dispache overeenkomstig de York and Antwerp Rules te doen opmaken, verkrijgt men voor de verschillende bij de reis geinteresseerden, met ter zijde stelling van alle verschillende en tegenstrijdige wetgevingen, een vast en onveranderlijk recht, in welk land ook de dikwijls bij het begin der reis onbekende bestemmingshaven, moge liggen. Voor zooverre dit moge lijk is, wordt het beoogde doel dus wel degelijk bereikt.

1) Men houde hierbij in het oog, dat het hier de vraag geldt of in het algemeen het in de praktijk in toepassing brengen van internationale avarij-grosse-regels, gelijk de York-Antwerp-Rules, goedkeuring verdient. Dit meen ik te kunnen toestemmen, want, hoewel uit de volgende bladzijden zal blijken, dat ik de York-Antwerp-Rules, zooals zij nu luiden, daarvoor minder geschikt vind, zoo geloof ik toch dat zij, indien zij meer systematisch uitgebreid werden, dit zonder twijfel zouden kunnen worden. Zie infra bl.

Ook de vrees dat dit eene internationale bespreking zal tegenhouden, is volgens mijne bescheiden meening niet zeer gegrond, omdat men mijns inziens tot zulk eene bespreking niet eerder mag overgaan, dan wanneer de noodzakelijkheid daarvan in het belang van den handel duidelijk is gebleken, en deze zich door niets krachtiger kan openbaren dan juist door de vrijwillige toepassing door de belanghebbenden van door henzelve, als de meest wenschelijke, vastgestelde regels.

Deze pleiten dan ook zelve voor hunne toepassing daar zij bijna alle gewenschte verbeteringen in vele wetgevingen zullen brengen. Om dit aan te toonen zullen wij in het kort nagaan in hoeverre zij afwijkingen van het bestaande recht bevatten of daarmede overeenstemmen.

Voor dat ik hiertoe overga, meen ik echter nog te moeten wijzen op de minder juiste redactie die men de invoerings-clausule gegeven heeft. Zoo als wij gezien hebben luidt zij: „Avarij-grosse te regelen naar de bepalingen van York-Antwerpen; General Average, if any, payable according to York and Antwerp Rules" of „Grosze Havarie in vorkommenden Fällen nach York und Antwerp Rules zu reguliren." Substantieel zal zij dus overal denzelfden inhoud hebben, maar ook tot dezelfde moeilijkheden aanleiding geven, moeilijkheden welke zich reeds nu doen gevoelen. Ten gevolge van hare algemeene bewoordingen doet zich al dadelijk de vraag voor wat recht zal zijn voor alle niet in die regels genoemde gevallen. Moeten deze avarij-particulier zijn of beoordeeld worden naar het recht der destinatieplaats? Nu toch wordt reeds beweerd dat de clausule slechts

toelaat alleen die schade als avarij-grosse te beschouwen welke daaronder door de regels nominatim gebracht wordt, iets wat zeker niet door de voorstellers der clausules bedoeld is. Vooral in die landen, zooals het onze, waar de York-Antwerp-regels bijna niet van de bestaande wet afwijken, en toch door de clausule ook voor de geheel gelijkluidende bepalingen, in 't algemeen naar deze regels verwezen wordt, zal zulk eene bewering niet geheel ongegrond zijn. Misschien zal men zich zelfs, tot interpretatie der regels of om deze op analoge gevallen uittebreiden, op de op de verschillende congressen gehouden beraadslagingen gaan beroepen, welke toch, daar zij slechts de private opinies van enkele leden behelzen, in rechten niet de minste waarde kunnen bezitten.

Tot afsnijding van deze moeilijkheden en om het karakter der York Antwerp Rules, als speciale bepalingen voor enkele bizondere gevallen, welke voor alle niet daarin behandelde punten het gemeene recht laten bestaan, beter te bewaren, geloof ik dat eene juistere redactie dezer clausule zeer wenschelijk zou zijn. Mijns inziens zou zij bijv. aldus moeten luiden:

„Avarij-grosse te regelen naar de wet, met inachtneming der York-Antwerp regels voor zooverre deze daaraan derogeeren," of nog liever zou men, zoo mogelijk zonder verwijzing naar de York-Antwerp regels, uitdrukkelijk de uitzonderingen moeten opnoemen, welke men, overeenkomstig deze regels, op de nationale wet gemaakt wilde zien. Zoo zou men wanneer de dispache volgens het Hollandsch recht opgemaakt moet worden, kunnen zetten:

„Avarij-grosse te regelen volgens W. v. K. behoudens

de navolgende uitzonderingen: 1°. Schade ten gevolge van vrijwillige stranding zal geen avarij-grosse zijn; 2°. Schade aan de lading veroorzaakt bij ontlossing in de noodhaven, slechts dan wanneer die lossing niet geschiedt op de gewone wijze. 3°. De omslag zal geschieden over de werkelijke waarde bij het einde der reis. 4°. De kostgelden der bemanning zullen niet afgetrokken worden van de dragende waarde der vracht, waaronder ook de passagegelden zullen begrepen worden;" of wanneer de destinatieplaats onbekend is: „Avarij-grosse te regelen volgens de toepasselijke wet, behoudens en met inachtneming van de volgende bepalingen: (men geve hier in het kort den inhoud der York-Antwerp-Rules weer)."

Door deze laatste redacties wordt elk verschil van opvatting of uitlegging onmogelijk gemaakt.

Rule I.

No jettison of deck cargo shall be made good as general average.

Every structure not built in with te frame of the vessel shall be considered to be a part of the deck of the vessel [1]).

De eerste alinea behandelt eene zuiver praktische quaestie. De juistheid dezer bepaling hangt geheel alleen af van de beantwoording der vraag, of het dek een geschikte plaats is om de lading te bergen en of deklading al dan niet geoorloofd moet zijn.

---

1) Off. Vert. Werping van deklast zal niet in Avarij-Grosse worden vergoed. Elke constructie geen geheel uitmakende met het geraamte van het schip zal beschouwd worden als een deel van het dek van het schip.

Indien wij nu de geschiedenis nagaan dan zien wij dat het voeren van deklading reeds door de oudste schrijvers en wetgevingen veroordeeld werd op welk beginsel eerst langzamerhand enkele uitzonderingen voor speciale gevallen gemaakt zijn [1]).

---

1) Reeds Quitijn Weytsen (Trac. d. Av. § 60, bij Verwer bl. 250) stelt den schipper aansprakelijk voor schade aan, en het verlies van koopmansgoederen door hem op den „overloop geladen, „wat alsdan men presumeert dat hij zijn schip overladen heeft." Hiermede strijdt eenigzins de inhoud van § 55 en 56 van zijn tractaat (Verwer bl. 248): „Ende uyt 't gene, dat voorsz. is, soo werdt geresolveert de vrage, als een koopman het geheel schip bevracht heeft, mits conditie, dat de schipper geen andere goederen in sal nemen dan de sijne; ende volgende de Charte-partie daer af zijnde, soo heeft de koopman den schipper sijn volle vracht ingegeven; nochtans de schipper, desen niettegenstaande, heeft seker packen van andere kooplieden ingenomen, op den Over-loop, de welke hij geworpen heeft deur tempeest ende storm: Quaeritur of de koopman, die 't geheele schip bevracht ende geladen heeft, schuldigh is te contribueeren in 't verlies van de packen?

De resolutie is, dat de koopman van de Packen sal aanspreken de andere goeden in den Schepe geladen, omme daer aen te verhalen de Avarye; als door sijn verlies behouden zijnde, ende in gemeen peryckel geweest te hebben; in aller manieren, gelijk twee gelachgenooten betalen moeten in Waardye de kosten van den gelage; niettegenstaande eenigh contract ofte voorwaerde onder henlieden gemaeckt."

Weytsen erkent daar passim een' omslag in avarij-grosse van geworpen deklading. Opmerkelijk is het dan ook dat Emérigon (ed. Boulay-Paty) I bl. 263 Tr. d. Ass. cap. XII, Sect. XLII § 3 en Casaregis (disc. 46 n°. 40—42) dezelfde quaestie behandelende, geen van beiden stellen dat de goederen van de andere kooplieden die geworpen werden op het dek geladen waren.

In zijn tijd schijnt dit nochtans veel gedaan te zijn geworden, waaruit echter „groot verlies en inconvenienties" voortsproten. In het placcaet van Filips, over de Seerechten, van 1563 werd dan ook (art. 8 van de titel, van schipbrekinghe, Seewerpinghe en Havaryen) uitdrukkelijk bepaald dat het werpen van op den overloop geplaatste goederen geen avarij-grosse is en die schade alleenlijk ten laste van de schippers, reeders en het schip komt. Evenzoo van den Keessel, thesis 792: „Merces non opportuno loco positae, veluti in transtis, occasione periculi jacta avariam non faciunt, et damnum inde datum, a magistro itidem

Ook tegenwoordig bestaan deze nog in het zeerecht van enkele landen hoewel alle wetgevingen avarij-grosse

---

est resarciendum," met verwijzing naar de Ordonantie van Rotterdam art. 91 en van Dordrecht art. 90. Hij voegt er echter bij dat er te Amsterdam eene uitzondering gemaakt werd voor schepen, die uit de Oostzee kwamen voor zooverre zij koopmanschappen tusschen de overloop en de koebrug voerden (Statuut van Amst. van 14 Jan. 1607, art. 3).

Het 141ste Hoofdstuk van het „Consolato de la mer," (Pardessus, collect. de lois marit. II bl. 155) verbiedt zelfs ipsis verbis den schipper om goederen zonder toestemming der inladers op het dek te laden, op straffe van aansprakelijkheid voor alle schade die daaraan mocht overkomen, terwijl tevens elke omslag in avarij-grosse voor geworpen deklading uitgesloten wordt. Deze bepalingen zijn later overgenomen in de Ordonnance van 1681 in art. 12 van het 2e boek, titre du capitaine en art. 13 van de 8ste titel van het 3e boek. Valin de bekende commentator van de Ordonnance geeft als reden voor de bepaling van dit laatste artikel, dat de goederen op het dek geplaatst worden, hetzij omdat er nergens anders in het schip meer plaats is, in welk geval er overlading bestaat, hetzij terwijl er onder dek nog wel plaats is en dan is het een fout van den schipper, zoodat deze in beide gevallen aansprakelijk moet zijn voor alle schade, indien het ten minste niet met voorkennis van den inlader geschiedde. (Valin, Bécane II bl. 522. Verg. Pothier. Contr. de louages Marit. § 118). Hij teekent hierbij echter aan: „La disposition du présent article n'a pas lieu à l'égard des bateaux et autres petits batimens allant de port en port, où l'usage est de charger les marchandises sur le tillac aussi bien que sous le pont," en haalt bij de behandeling van art. 12 van de eerste titel van het 2e boek der Ordonnance (de verbodsbepaling voor den kapitein om goederen op het dek te laden, zonder toestemming der eigenaars) zelfs een vonnis van 28 Sept. 1747 aan (Valin, Bécane t. a. p. bl. 432 v.), waarbij beslist werd dat gezegd artikel, om „la notoriété de l'usage," niet van toepassing was op de „navigation au petit cabotage."

Emérigon constateert ook eenige uitzonderingen (Emérigon Bouly-Paty I, p. 623, Tr. d. Ass. cap. XII sect. XLII § 3, o. a. een statuet van Marseille, lib. 4, cap. 20, bl. 462. „Statuentes quod quaelibet navis possit portare supra coopertam equos et alias bestias et lanam et boudrons, si navis veniret de partibus Barbariae) maar merkt overigens zeer juist op, dat hoezeer het in sommige gevallen goed kan zijn om den kapitein van de aansprakelijkheid voor de deklading te ontheffen, dit nog geen reden is om de andere inladers in avarij-grosse te doen bijdragen voor de schade aan die deklading overkomen.

bij werping van deklading in beginsel uitsluiten. In Frankrijk bestaat eene uitzondering voor de kustvaart, echter niet in overeenstemming met den C. de Comm., deze toch heeft de bepaling van de Ordonnance de Marine van 1681 (art. 12 van den 8sten titel 2de boek) dat de kapitein aansprakelijk is voor alle schade overkomen aan goederen op het dek zonder toestemming van den inlader geplaatst, en art. 13 van 8sten titel 3de boek, hetwelk omslag in avarij-grosse van geworpen deklading verbiedt, in art. 229 en 421 woordelijk overgenomen, evenwel met deze wijziging dat aan het 1ste artikel eene 3de alinea is toegevoegd, luidende: „cette disposition n'est point appliquable au petit cabotage;" de Fransche jurisprudentie nu heeft in deze toevoeging aanleiding gevonden om, niettegenstaande het stilzwijgen van art. 421, avarij-grosse omslag van geworpen deklading bij de petit cabotage toe te laten [1]). In Duitschland bestaat (art. 700 n°. 1 A. D. H. Gb. in verband met art. 567) eene uitzondering voor de kustscheepvaart, voor zooverre de landswetten daarbij deklading geoorloofd zullen verklaren. Daar echter van deze bevoegdheid tot nog toe geen gebruik gemaakt is door de betrokken regeeringen, verliest deze bepaling elke beteekenis [2]). In Denemarken, Zweden en Noorwegen wordt avarij-grosse toegelaten bij werping van deklading om een gestrand schip weer vlot te maken. In Dene-

---

1) Zie Cauvet II, bl. 106, § 351. Frignet I, bl. 306 v.

2) Levy bl. 782 v. Ahlers t. a. p. bl. 14. Z. f. d. g. H. d. XXIV, bl. 502. Denkschrift v. Ulrich, bl. 18.

marken steunt dit gebruik echter niet op de wet [1]). In België, Portugal, Spanje en Brazilië bestaat in de praktijk dezelfde uitzondering voor de kustvaart als in Frankrijk [2]), hoewel alleen de Italiaansche wet (art. 524 C. d. C.) dit ipsis verbis toelaat.

In ons land alleen laat het slecht geredigeerde art. 733 W. v. K. avarij-grosse omslag toe, als de geworpen lading buiten weten van den inlader op den overloop geplaatst was geworden, „behoudens het verhaal van alle belanghebbenden op het schip en den schipper." Meer dan eens is over dit artikel dan ook reeds de staf gebroken, zoodat eene kritiek, hoe welverdiend anders, hier onnoodig schijnt [3]).

In de Vereenigde Staten van Noord-Amerika bestaan slechts enkele geringe uitzonderingen welke echter in de jurisprudentie geen steun vinden. In Engeland wordt de schade omgeslagen over het schip, de vracht en de inladers die uitdrukkelijk toegestemd hebben in het voeren van deklading, indien deze uit houtwaren of teer bestaat; eene zoogenaamde „general contribution" of oneigenlijke avarij-grosse omslag, welke ook voor rozijnen schijnt te bestaan, hoewel dit nog twijfelachtig is. In alle overige gevallen wordt deklading nooit in avarij-grosse vergoed, wat vóór 1837 ook niet geschiedde bij la-

---

1) Art. 28 v. h. Koninkl. Charter v. d. Kopenhaagsche Zeeass. maatsch. Art. 150 2° v. d. Code v. Stockolm en art. 69 1° v. h. Lov on Söfarten.

2) Art. 1847 Port. Cod. d. Com. Art. 950 Spaansche Cod. d. Com.

3) Zie Levy bl. 783 v. Adres aan de Ministers etc. van het Ned. Av. Gr. Com. bl. 6 v. Rahusen, verslag van het congres te Antwerpen, bl. 11. Verg. ook Diephuis, II, bl. 242 en 243.

dingen van hout en teer. Lang heeft men er getwist over het al of niet toelaatbare van eene uitzondering ten faveure van den houthandel tusschen 1 Mei en 1 September. De jurisprudentie was een tijd lang voor avarij-grosse maar neemt tegenwoordig in plaats daarvan de „general contribution" aan [1]).

Op het congres te York werd deze uitzondering ook aangenomen. De voornaamste motieven daarvoor vindt men dan ook boven bl. 152, vlgg. vermeld [2]). De meeste nieuwere schrijvers sluiten de werping van deklading van avarij-grosse uit [3]), alleen BAILY wil die toelaten in elk geval dat er eene handelsgewoonte, om zekere goederen als deklading te voeren, geconstateerd kan worden [4]), terwijl PHILLIPS n°. 1282 tot de conclusie komt: „That a jettison of a deckload is to be contributed for in general average where the stowing of the jettisoned article on deck is justifiable, and the other parties interested have notice by the policy, or by usage or otherwise that such articles may be so carried and there is no plainly established usage negativing the right to claim such contribution." Neemt men echter met de meeste wetgevingen en het congres te Antwerpen aan, dat deklading nooit „justifiable"

1) Lowndes, bl. 82, vlgg.

2) Zie vooral ook Baily, bl. 54—56.

3) v. Tecklenborg, s. v. Seewurf. Stevens-Phillips, bl. 64. Nolte, bl. 596. Benecke-Phillips, bl. 236. Abboth-Shee, bl. 429 d. IV, chap. IX § 4 (die zegt dat er in Engeland uitzonderingen voor de kustvaart erkend zijn) en Arnould-Maclachlan, bl. 824 v,

4) Baily t. a. p.

is, dan heeft eene dergelijke conclusie praktisch al heel weinig nut.

Inderdaad als het schip niet gebouwd is om deklading te voeren, dan zijn alle goederen op het dek geborgen daar niet alleen niet op hunne plaats maar bestaat er tevens overlading en kan er, ook volgens algemeene beginselen, hoegenaamd geen sprake van avarij-grosse zijn, omdat overlading zelf een oorzaak van gevaar en in alle gevallen nooit geoorloofd is. Is het schip daarentegen ingericht op het voeren van deklast dan kan dit argument wel niet gelden, maar niemand zal toch ontkennen, dat ook dan nog zulk een last de navigatie van het schip belemmert en bovendien vooral in geval van storm, doordat hij licht overgaat, dikwijls een bron van gevaar is. Het beste bewijs dat er overwegende redenen bestaan om deklading ook in dit geval af te keuren, vind ik in de geschiedenis zelf. Zooeven toch hebben we gezien dat overal en altijd het beginsel gegolden heeft, dat deklading niet vergoed wordt, behoudens enkele uitzonderingen in sommige landen bestaande, voornamelijk voor de kustvaart, waarvoor het echter niet eens dringend noodig of zeer wenschelijk schijnt te zijn, daar anders in Duitschland wel gebruik gemaakt zou zijn geworden van de bevoegdheid in art. 701 A. D. H. Gb. aan de landswetten toegekend, en in ons Wetboek van Koophandel art. 348, de 2de alinea van art. 229 Code de Commerce niet weggelaten zou zijn. Bovendien zijn er in de groote vaart, vooral ten dienste van den houthandel, evengoed schepen geschikt om deklading te

voeren, en toch is die zelfs dan nog zoo gevaarlijk dat in Engeland bij de wetten 2 en 3 (1838—1839) Victoria c. 44 en 3 en 4 (1839—1840) Victoria cap. 36, het voeren van hout als deklading tusschen 1 September en 1 Mei verboden moest worden [1]), en op het congres te Antwerpen, vooral de Scandinavische leden op de aanneming van deze eerste alinea der rule aandrongen, terwijl het toch bekend is dat Zweden en Noorwegen den belangrijksten houthandel drijven, en het eveneens onbetwist is dat van alle dekladingen, hout nog de minst gevaarlijke is.

Wanneer wij dit alles goed overwegen blijkt slechts de conclusie gewettigd, dat de beslissing in Antwerpen gevallen zeer is toe te juichen en ieders goedkeuring verdient, daar zij een zeer juist algemeen beginsel stelt, en ook aan veel misbruiken een einde zal maken.

Speciaal ook met het doel om die te voorkomen is de tweede alinea gemaakt. Zij sluit echter niet elken twijfel uit over hetgeen men al dan niet als dek moet beschouwen, waarom DE COURCY meent dat een juistere redactie noodig is (une rédaction plus précise aurait été à propos [2]). Indien wij echter in het oog houden dat in der tijd de commissie tot samenstelling van het duitsche handelswetboek bij de beraadslaging over het tegenwoordige art. 567 A. D. H. Gb. besloot, omdat het onmogelijk was eene voor alle gevallen juiste definitie te geven, er in het geheel geene in de wet op te nemen en

1) Later schijnen deze wetten weer ingetrokken te zijn.

2) A. de Courcy, Qu. de dr. mar., II bl. 269.

zoodoende voor elk geval de beslissing aan den rechter over te laten [1]), dan is het zeker aan rechtmatigen twijfel onderhevig of er wel een veel juistere definitie dan die van alinea 2 gegeven kan worden. Bovendien zou zulk eene definitie slechts voor het oogenblik goed kunnen zijn, daar er dagelijks veranderingen en verbeteringen in de constructie, vooral der ijzeren schepen gemaakt worden, zoodat allicht een speciaal onderzoek in elk geval noodig zal zijn, wat door niemand beter dan door den rechter, met behulp van deskundigen, ingesteld kan worden.

Op het congres te Antwerpen werd nog uitgemaakt dat de inhouten of spanten en de dekbalken begrepen zijn onder: „frame of the vessel." Dat men daarentegen met het dek heeft willen gelijk stellen, de kampanjes, de roef, het spardeck en andere daarop geplaatste getimmerten wordt door den heer DE COURCY aangenomen, onder bijvoeging echter van de woorden: „Il parait que je me trompais" [2]). En wat de kampanje aangaat vergist hij zich ook werkelijk, want uit de discussies op het congres te York gehouden, blijkt ten duidelijkste dat de tegenwoordige redactie dezer alinea gekozen werd, juist om de kampanje, die altijd zoo als de heer

1) Ulrich, Denkschrift bl. 18 v.

2) De Courcy vervolgt aldus: „Déjà l'on dispute et l'on soutient que la dunette et le spardeck font corps avec la membrure." Dat de kampanje niet tot het dek behoort kan, dunkt mij, in Frankrijk aan geen twijfel meer onderhevig zijn, daar reeds de 13e Jan. 1841 door de Rechtbank te Bordeaux, eene beslissing in dezen zin gegeven werd luidende: „que la dunette diffère essentiellement du rouffle; qu'elle est le plus haut étage de l'arrière d'un navire; que sa couverture est confectionnée comme celle du reste du bâtiment, qu'elle

BAILY opmerkte, „is built in with the frame of the vessel" en waarin men het plaatsen van zelfs zeer kostbare goederen volkomen geoorloofd vond, buiten het bereik harer bepalingen te doen vallen [1]). Bij andere getimmerten zal eerder de quaestie kunnen oprijzen, of zij een deel van het dek uitmaken, maar dit neemt toch niet weg dat de bepaling der Antwerp Rule volkomen te billijken is, al had men zich zeker veel logischer uitgedrukt, indien men de in Antwerpen door den heer RAHUSEN voorgestelde redactie: „Cargo laden in any structure not built in with the frame of the vessel, shall be considered as cargo on deck," had aangenomen.

---

est établie sur les prolongements des courbes, qu'elle fait corps avec le bâtiment; que les marchandises les plus précieuses y sont parfois placées de préférence à tous autres compartiments du navire; que si dans les tempêtes, elles sont exposées à être atteintes par l'eau de mer, celles qu'on dépose à fond de cale ne sont pas exemptes de cet inconvénient, ainsi que le démontrent les rapports des experts appréciateurs qui passent tous les jours sous les yeux du tribunal.

Attendu que les dunettes convenablement construites offrent en général aux chargeurs autant de sécurité que plusieurs parties de l'intérieur de la cale, et notamment celles qui avoisinent les barreaux du pont ou le vaigrage du navire, etc." (Frignet bl. 313). Dit vonnis werd in appel door de Cour Royale bevestigd, waarvan Frignet ook nog eene gelijke beslissing van 6 December 1835 aanhaalt. Cauvet (II bl. 117 v.) zegt hiervan: „Certaines navires ont des dunettes ou des rouffles. Les marchandises chargées dans les dunettes ou dans des rouffles dont les murailles sont celles même du navire ne sont pas censées chargées sur le pont; elles sont sous couverte comme celle de la cale; mais un rouffle volant qui n'a pas les mêmes murailles que le navire, n'est qu'un abri placé sur le pont, et les marchandises qu'il recouvre forment aussi un chargement sur tillac."

2) Vide supra bl. 154 v.

Rule II.

Damage done to goods or merchandise by water which unavoidably goes down a ship's hatches opened, or other opening made, for the purpose of making a jettison, shall be made good as general average, in case the loss by jettison is so made good.

Damage done by breakage and chafing or otherwise from derangement of stowage consequent upon a jettison, shall be made good as general average in case the loss by jettison is so made good [1]).

Daar het hier noodzakelijke en onvermijdelijke gevolgen van eene avarij-grosse handeling geldt, kan van ons standpunt de juistheid dezer Rule aan geen twijfel onderhevig zijn. Haar te bestrijden op grond van de moeielijkheid om te bewijzen, welke van deze schaden zulk een gevolg der werping zijn en daarmede door causaalsamenhang verbonden zijn, welke aan eene andere oorzaak, — binnendringen van zeewater bij andere gelegenheden, of door een lek, of wel aan slechte

---

1) Off. Vert.: Schade aan de lading veroorzaakt door water, dat bij het openen van de luiken of het maken van eene andere opening om eene werping te doen, zonder dat het te keeren was, naar beneden dringt, zal in Avarij-Grosse worden vergoed, indien het verlies door de werping ontstaan in Avarij-Grosse wordt vergoed.

Schade (aan de lading veroorzaakt) door breken en beschadigen of op eene andere wijze ten gevolge van het verstoren der stuwage ten gevolge eener werping, zal in Avarij-Grosse worden vergoed, indien het verlies door de werping ontstaan in Avarij-Grosse wordt vergoed.

stuwaadje, — te wijten zijn, gaat in het geheel niet aan, daar men het recht niet aan praktische bezwaren mag opofferen vooral als deze niet overwegend zijn. Hoe dikwijls toch niet is het bewijs moeilijk te leveren? Wordt in casu het noodzakelijke verband tusschen de schade en de werping niet volledig bewezen, dan kan er natuurlijk ook van geene avarij-grosse sprake zijn. De bepaling der eerste alinea is dan ook overal zonder uitzondering het recht [1]), terwijl die van de tweede alinea slechts verandering zou brengen in de costumen van Antwerpen [2]) en in de Engelsche praktijk [3]) welke beide deze schade als avarij-particulier behandelen.

Rule III.

Damage done to a ship or cargo, and either of them, by water or otherwise, in extinguishing a fire on board the ship, shall be general average; except that no compensation be made for damage done by water to packages which have been on fire [4]).

Deze regel spreekt vrij wat vollediger dan de voorgaande, ook van schade aan het schip, ter zake van blussching, toegebracht; niet alleen van waterschade

---

1) Art. 400 n°. 5 C. d. C. art. 699 n°. 5 en 6 W. K. art. 1819 n°. 5. Port.wet. art. 708 n°. 1 A. D. H. G. B.

2) Lowndes bl. 309 v.

3) Deze praktijk is reeds door de Engelsche schrijvers eenstemmig veroordeeld. Zie Baily bl. 39 en 60. Lowndes bl. 43. Stevens (Phillips) bl. 65. Benecke (Phillips) bl. 104 v.

4) Off. Vert.: Schade aan schip of lading of aan beide toegebragt door water of op andere wijze bij het blusschen van eenen brand aan boord van het

maar ook van elke andere. Of men hierbij ook heeft gedacht aan vrijwillige stranding om het vuur te kunnen blusschen, en of dus de schade hierdoor aan het schip en de lading toegebracht onder dezen regel valt, is niet boven allen twijfel verheven, daar de gehouden discussies in dezen geen licht geven, al moge ook de ratio dezelfde zijn [1]).

De bepaling van den regel is overigens geheel in overeenstemming met het algemeene begrip van avarij-grosse en daarom, zonder twijfel, ook met het recht van alle landen, al wordt blusschade in geen eene wetgeving speciaal vermeld [2]). Ook de uitzondering voor colli's die gebrand hebben, kan men nagenoeg algemeen als erkend beschouwen, en te recht, want worden deze nat gemaakt dan kan men ten eerste niet zeggen dat zij daardoor benadeeld worden, (veeleer toch trekken zij er voordeel uit) en daarenboven indien dit al geschiedt, dan heeft er toch opoffering plaats van datgene wat zelf de oorzaak van het gevaar is en kan er dus nooit avarij-grosse bestaan [3]). Alleen in Duitschland schijnt eene jurisprudentie gevestigd te

---

schip, zal Avarij Grosse zijn; met deze uitzondering evenwel dat geene vergoeding gegeven zal worden voor waterschade aan colli's die door vuur zijn aangetast geweest.

1) In Engeland is uitgemaakt dat dit avarij-grosse is. Lowndes Inl. bl. iii en bl. 62.

2) De Courcy II bl. 270. Lowndes bl. 149 v. waaruit blijkt dat de Engelsche praktijk naar aanleiding van eene beslissing der Queen's Bench, bevestigd door de Court of Exchequer Chamber, in den laatsten tijd eene verandering heeft ondergaan en nu conform dezen regel is.

3) Lowndes merkt, bl. 159 noot b., aan dat dit ook de Engelsche praktijk is.

zullen worden die deze uitzondering niet toelaat, ten minste als de goederen slechts in geringe mate door het vuur zijn aangetast, en dan in dat geval avarij-grosse aanneemt [1]). Volgens de vergelijkende tabel van ULRICH bestaat ook in Italië deze uitzondering niet [2]).

Kenmerken zich alle York- and Antwerp-Rules door eene omslachtige en langdradige redactie en onmogelijken stijl, in dit opzicht spant deze wel de kroon. Gevoegelijk had hij kunnen luiden: „Damage done to ship or cargo in extinguishing a fire is general average, except the damage done by water to packages, wich have been on fire," of in het Hollandsch: „Bluschschade aan schip en lading is avarij-grosse, uitgezonderd de waterschade aan colli's toegebracht, die door het vuur zijn aangetast geweest."

Rule IV.

Loss or damage caused by cutting away the wreck or remains of spars, or of other things which have previously been carried away by sea-peril, shall not be made good as general average [3]).

Deze regel laat zich zeer wel verdedigen op grond dat de vleet en de resten van andere afgebroken zaken op het oogenblik der kapping toch feitelijk geen waarde

---

1) Hamburger Obergericht 15 Nov. 1878. Bremer Handelsgericht 18 Nov. 1875. Bremer Obergericht 8 Maart 1876. Anders Hamburger Handelsgericht 6 Juni 1878. Verg. Zeitschrift f. d. g. Handelsr., XXIV, bl. 505.

2) Bijlage van Ulrich's Denkschrift. Evenmin in Belgie volgens Lowndes bl. 312.

3) Off. vert.: Verlies of schade door het wegkappen van de vleet of over-

meer hebben, ten minste geen bewijsbare, en het onmogelijk is om bijv. de overhangende vleet op zee in een storm weer binnen te krijgen, zoodat men moet aannemen dat de schade niet door de daad van een mensch maar door den storm aan het schip is toegegebracht. Ook zal hierdoor aan vele quasi-kapping een einde komen, zooals de heer RAHUSEN in zijn verslag van het congres te Antwerpen terecht opmerkt (bl. 16). Verg. ook ULRICH, Denkschrift bl. 20. Streng theoretisch zou er evenwel avarij-grosse moeten zijn als er eene bewijsbare schade, hoe gering ook, bestaat. De Engelsche en Amerikaansche praktijk stemmen met dezen regel overeen. De Zweedsche wet (art. 150 n°. 6) en die van Noorwegen (art. 70 n°. 2) bepalen dit zelfs uitdrukkelijk. Alle overige wetten zwijgen hierover, maar de praktijk laat bijna overal avarij-grosse toe. Zoo wordt volgens de usantie van Rotterdam en Amsterdam, na aftrek van $^1/_3$, de helft der gekapte waarde vergoed, als middencijfer om de moeilijkheden aan de bewijsvoering der werkelijke schade verbonden af te snijden. In België komt de waarde, die men presumeert dat de zaken op het oogenblik der kapping in hun gebroken toestand nog bezaten, in avarij-grosse [1]). Evenzoo in Frankrijk waar dit gebruik de sanctie heeft verkregen van het hof van Rennes [2]). Dezelfde praktijk bestaat

---

blijfselen van rondhouten of andere zaken, die alvorens zijn weggeslagen door de evenementen der zee, zal niet in avarij-grosse worden vergoed.

1) Men beroept zich hiervoor op a. 400 n°. 3 C. d. Com. Belge.

2) Code de Commerce expliqué par Rogron, 1868, bl. 793. Dalloz II p. 186 Verg. a. 400 n°. 3. C. de Com. d. Fr.

in Portugal en Brazilië, waar men haar verdedigt met een beroep op art. 1816 n°. 4 van de Port. Code, en in Duitschland. De bepaling van de Antwerp-Rule zal in dit laatste land evenwel niet veel tegenstand ontmoeten daar er reeds verscheidene stemmen tegen de praktijk zijn opgegaan [1]). Dr. LEWIS tracht zelfs in het *Zeitschrift f. d. g. Handelsrecht* (XXIV bl. 506 v.) aan te toonen dat de regel volkomen in harmonie is met het A. D. H. Gb. (men verdedigde de praktijk gewoonlijk met een beroep op art. 702 of 708 n°. 1 van dit wetboek; de Promemoria van de Kamer van Koophandel van Bremen haalt zelfs eene rechterlijke beslissing in den geest van Rule IV aan) [2]), zoowel als met het wezen van de avarij-grosse. In rechte is de quaestie nog niet voldoende beslist. Alleen de Deensche wet bevat eene speciale bepaling, die het kappen van de vleet en dergelijken onder avarij-grosse brengt [3]).

Rule V.

When a ship is intentionally run on shore because she is sinking or driving on shore or rocks, no damage caused to the ship, the cargo, and the freight, or any or either of them, by such intentional running on shore shall be made good as general average [4]).

1) Verg. Ahlers bl. 18 v. en 58. Ulrich bl. 20.

2) Fritsch Annalen des ges. Versicherungswesens, jg. 10 n°. 8, bl. 92.

3) Art. 26 v. h. Koninkl. Charter voor de Kopenh. Ass. Maats. van 1850.

4) Off. Vert.: Wanneer een schip opzettelijk is op strand gezet, omdat het in zinkenden staat verkeert of naar het strand of de rotsen heendrijft zal

De vrijwillige standing is een der onderwerpen geweest die op de verschillende congressen aanleiding gegeven hebben tot den meesten strijd en de langste debatten, welke nog, jammer genoeg, eene onjuiste bepaling in het leven hebben geroepen.

Wanneer wij toch het leerstuk der vrijwilligge stranding aan de algemeene beginselen van het avarij-grosse recht en aan de door mij (supra bl. 96) gegeven algemeene bepaling toetsen, dan zie ik niet in, hoe het mogelijk is, om tot eene andere conclusie te komen, dan deze dat het vrijwillig op het strand zetten van een schip, om den vijand, het gevaar van zinken of verbranding te ontkomen, eene avarij-grosse handeling is, en de schade daardoor aan schip of lading veroorzaakt als avarij-grosse vergoed moet worden. Alle daarvoor vereischte elementen bestaan hier, een eminent gevaar van totaal verlies, en eene opzettelijk tot gemeen behoud van schip en lading aan een van beiden of beiden veroorzaakte schade. Nu werpe men mij niet tegen dat het bijna niet te constateeren is, welke schade reeds voor de stranding aanwezig was en welke door de stranding veroorzaakt is. Reeds elders toch heb ik er al op gewezen dat dit nooit een argument mag zijn om het recht te verzaken, want hij die vergoeding in avarij-grosse vraagt, moet de schade bewijzen, kan hij dit niet niet, dan ook geen omslag.

---

geene schade aan schip, lading en vracht of aan een of meer van hen veroorzaakt, door zoodanig vrijwillig op strand zetten, als avarij-grosse worden vergoed.

Dat men tot een dergelijke daad slechts in uitersten nood overgaat, als er geen andere keuze is, gewoonlijk zelfs tot lijfsberging en er dus geen opzettelijke daad bestaat, is evenmin een voldoend argument. Reeds vroeger [1]) heb ik aangetoond dat keuze tusschen verschillende middelen van redding geen vereischte voor eene avarij-grosse handeling kan zijn, terwijl vrijwillige stranding steeds eene opzettelijke daad zal blijven welke ook de motieven daarvoor zijn dus ook als daartoe lijfsberging behoort. Dit motief toch zal gewoonlijk samengaan met dat van redding van sehip en lading voor zooverre deze redding mogelijk is en is dit laatste dikwijls het eenige motief [2]). Het beste voorbeeld hiervan is het geval van de „Voorwaarts." Deze boot der Maatschappij Nederland kwam voor eenige jaren bij helder weer en kalme zee, dicht bij de kust van Sumatra in aanvaring met de Engelsche stoomboot „Khedive", en werd tengevolge daarvan zoodanig lek dat het zinken te voorzien was. De kapitein liet toen de boot, eenig en alleen met het doel om schip en lading te redden (want de passagiers en equipaadje hadden zich best kunnen redden in de booten en daarmede naar land kunnen roeien) op de nabij gelegen lage kust loopen. Zijn doel werd dan ook volkomen bereikt, en de boot kon, nadat ze afgebracht was en eenige betrekkelijk geringe reparaties

---

1) Supra bl. 24.

2) Mocht echter uit alle omstandigheden blijken dat lijfsberging het absoluut eenige motief was, dan kan men met recht avarij-particulier aannemen, omdat er dan geene opoffering tot gemeen behoud bestaat.

ondergaan had, weldra weder in de vaart gebracht worden. Er bestond hier dan ook onloochenbaar eene avarij-grosse handeling, al zou de Antwerp-Rule in dit geval eene tegenovergestelde beslissing gegeven hebben.

Iets anders is het, wanneer de vrijwillige stranding geschiedt omdat het schip naar het strand of de rotsen wordt heengedreven en men nu, daar het niet mogelijk is het daarvan af te houden, althans eene minder gevaarlijke plek tracht uit te kiezen om te land te komen. In dit geval toch bestaat er geen opzettelijke of vrijwillige daad, geen opoffering tot gemeen behoud, en geen schade. Geen opzettelijke daad, want de schipper besluit niet uit vrije verkiezing tot het stranden, maar zoekt slechts de schadelijke gevolgen te verminderen van dat wat tegen zijnen wil door de kracht der elementen onvermijdelijk geschieden moet; geene opoffering tot gemeen behoud, want er wordt niets bizonders opgeofferd om het allen dreigende gevaar der stranding te voorkomen, integendeel men werkt mede dit te verwezentlijken, in de hoop dat de gevolgen nu minder nadeelig zullen zijn dan zij anders waarschijnlijk geweest zouden hebben kunnen zijn, want ook dit is slechts eene hypothese. Eindelijk bestaat er niet zulk eene schade als noodig is voor avarij-grosse, want ze wordt niet toegebracht om het overige van de gemeenschap te behouden, maar men tracht slechts de schade die iedereen zal lijden, zooveel mogelijk voor een ieder te verminderen, terwijl eene schade om avarij-grosse te zijnen ten koste van enkelen tot be-

houd van allen moet zijn toegebracht. Van stranding om deze reden is onze regel dus volkomen juist.

Er bestaat echter eene enkele practische maar zeer gewichtige reden waarom ik ook met hare bepaling omtrent stranding, wanneer het schip in zinkenden toestand verkeert, mede zou kunnen gaan, in alle gevallen haar niet absoluut veroordeel. Wanneer men namelijk alleen bepaald had, dat de schade averij-particulier zal zijn, wanneer de vrijwillige stranding geschiedt omdat het schip naar het strand of de rotsen heendrijft, dan zouden de schippers in het vervolg eenvoudig in hun journaal, protest en scheepsverklaring de vermelding van dat feit weglaten en zich vergenoegen met te zeggen dat het schip in zinkenden toestand verkeerde, waardoor de geheele regel feitelijk tot een doode letter gemaakt zou worden. De vrees voor zulk een misbruik mag zeker niet ongegrond genoemd worden, vooral daar het, omdat bijna nooit tegenbewijs kan bestaan, (de equipaadje heeft gewoonlijk belang om den schipper te helpen), onmogelijk te bestrijden zou zijn, tenzij men den radicalen weg bewandelt, dien men te York en Antwerpen heeft ingeslagen en waarvan deze regel de vrucht is. Al is het zeker zeer te betreuren dat men tot zulk een middel, waardoor in vele gevallen aan het recht te kort wordt gedaan, zijn toevlucht heeft moeten nemen, het kan toch niet ontkend worden dat deze regel hieraan een recht van bestaan ontleent [1]).

---

1) Verg. Ahlers, bl. 20 v. en 55. Adres aan de Ministers, bl. 11 v. Rahusen, Verslag Antwerpen, bl. 17 v. De Courcy, II bl. 272. Zeitschr. f. d. g. Handelsr., XXIV bl. 509.

Opmerkelijk blijft het echter dat bijna alle schrijvers over avarij-grosse, zoowel oudere als nieuwe, eenstemmig de vrijwillige stranding als zoodanig beschouwen [1]). Alleen LOWNDES [2]) schijnt in navolging van PARSONS [3]) de onderscheiding, die wij zooeven gegeven hebben, aan te nemen, Rule V is dan ook in tegenspraak met bijna alle bestaande wetgevingen en met de praktijk der meeste landen. Art. 699 n°. 15 van ons W. K. noemt vrijwillige stranding avarij-grosse wanneer het geschiedt om het gevaar van neming of stranding te voorkomen, gelijk mede indien zulks in eenig ander dringend gevaar tot behoud van schip en lading heeft plaats gehad, waaronder echter niet begrepen zijn de gevallen dat het geschiedt tot lijfsberging der bemanning of wanneer het schip naar rotsen of het strand heen drijft dus ook zonder de daad van den schipper op het strand geraakt zou zou zijn [4]). In Duitschland bestaat er volgens art. 708 n°. 3 A. D. H. Gb.

---

1) Onvoorwaardelijk in alle gevallen: Pöhls III bl. 640. Arnould, eerste editie, II bl. 898, met restricties hetzij voor het geval dat het schip verloren gaat of niet meer gerepareerd kan worden, hetzij dat de stranding geschiedde bloot tot lijfsberging, in uiterste nood of terwijl het schip reeds naar het strand dreef. Emérigon-Boulay-Paty, I bl. 600 (cap. XII, sect. XLI § 2). v. Kaltenborn, II bl. 97. Valin-Bécane, comm. op a. 6 Tit. d. Av. Ord. 1681, II bl. 460 v. Nolte, II bl. 631. Phillips, n°. 1313—1316 II, bl. 89 v. Frignet, I bl. 356 v., n°. 401—408. Levy, bl. 768 v. Benecke-Phillips, bl. 143 v. Daarentegen beschouwen slechts Stevens-Phillips, bl. 143 v. Arnould-Maclachlan bl. 834 v. en Baily bl. 41, 75, 82 v. vrijwillige stranding in alle gevallen als avarij-particulier, de laatste echter alleen om practische redenen.

2) Lowndes bl. 60 vlgg. vooral bl. 66 noot (b).

3) Parsons, On Insurance, II bl. 243 en 244.

4) Zie Diephuis, II bl. 237.

in alle gevallen [1]) avarij-grosse, wanneer ten minste het schip na de stranding afgebracht en hersteld kan worden. Deze bepaling werd echter slechts met één stem meerderheid bij de eerste beraadslaging over het A. D. H. Gb. aangenomen. De invoering van Rule V zal hier dus niet veel tegenstand ontmoeten [2]). Volgens de Zweedsche wet is vrijwillige stranding avarij-grosse (art. 143 n°. 3), eveneens volgens de Deensche (art. 7 van het Kon. Charter) indien er ten minste klaarblijkelijk eene opoffering heeft plaats gehad, en volgens de Noorweegsche (art. 69 n°. 4), in welk land echter in de praktijk avarij-grosse niet toegelaten wordt, wanneer het schip op het punt van zinken is of in zulk een hopeloozen toestand verkeert, dat men niet kan zeggen dat er iets opgeofferd is of dat er nog een alternatief bestond [3]), wat gedeeltelijk met Rule V in overeenstemming is. De jurisprudentie en de praktijk zijn in Frankrijk geheel met elkander in overeenstemming, en nemen altijd even als in Duitschland avarij-grosse aan, behalve wanneer het schip door de stranding wrak wordt. [4]). In Italië (art. 509 n°. 15), Spanje

1) In de Promemoria van de Bremer Kamer van Koophandel (Fritsch, Ann. d. g. Versw., jg. 10 n°. 8, bl. 92) en in het Denkschrift van Ulrich, ook door Levy, t. a. p. bl. 768, wordt beweerd dat het A. D. H. Gb. geen avarij-grosse zou toelaten ingeval men het schip op het strand zet, terwijl het daar reeds heendrijft, op grond van de beraadslagingen over het ontwerp dier wet. Overtuigend wordt dit echter weerlegd door Dr. Lewis in het Zeitschrift f. d. g. Handelsr., XXIV bl. 508.

2) Zie Fritsch, Annalen des ges. Versicherungswesens, jg. 10 n°. 8, bl. 93.

3) Lowndes, bl. 420.

4) O. a. het hof van Marseille 6 Sept. 1861. Verg. Lowndes bl. 297 en 300.

(ULRICH, tabel bij zijn Denkschrift; de Spaansche code toch bevat hierover geen bepaling), Portugal en Brazilië (art. 1816 n°. 15 Port. Code) bestaat altijd avarij-grosse, evenzoo volgens de wetten van de Argentijnsche Republiek (art. 1476 n°. 16), Uruguay en Chili (art. 1090). Daarentegen brengt de Engelsche praktijk de schade door vrijwillige stranding veroorzaakt onder avarij-particulier [1]), terwijl de Amerikaansche jurisprudentie, die niet zeer standvastig en dikwijls tegenstrijdig vrijwel het door ons boven verdedigde stelsel schijnt aan te nemen, hoewel de praktijk aldaar er toe overhelt om altijd zonder onderscheid avarij-grosse toe te laten [2]).

Overeenstemming in de verschillende wetgevingen en in de praktijk blijkt er dus allerminst te bestaan, waarom de algemeene aanneming van dezen regel, daar er geen overwegende bezwaren tegen bestaan, allezins zou zijn toe te juichen.

Rule VI.

Damage occasioned to a ship or cargo by carrying a press of sail shall not be made good as general average [3]).

Deze regel bevat eene volkomen juiste beslissing, hetgeen wij, onder verwijzing naar hetgeen daaromtrent

1) Lowndes bl. 60—67. Eene rechterlijke beslissing bestaat hieromtrent nog niet, behalve (zie boven bl. 278 noot 1) voor het geval van vrijwillige stranding om een aan boord uitgebroken brand te blusschen, wat avarij-grosse is.

2) Lowndes bl. 278 en 279, vooral noot (*a*).

3) Off. Vert.: Schade aan een schip of de lading veroorzaakt door het prangen met de zeilen zal niet in avarij-grosse worden vergoed.

reeds op bl. 35 gezegd is, hier niet nader behoeven te betoogen. Van de bestaande wetgevingen bevatten ook slechts enkele eene tegenovergestelde bepaling, namenlijk die van Denemarken (art. 6 Kon. Charter), Portugal (art. 1816 n°. 3), de Argentijnsche Republiek, Uruguay (art. 1476 n°. 6) en Chili (art. 1099). Ook in Italië en Spanje neemt (volgens de tabel van ULRICH, bij zijn Denkschrift), de praktijk hier avarij-grosse aan. Slechts in uiterste gevallen van hoogen nood laat de Fransche jurisprudentie en praktijk avarij-grosse toe, blijkens de door FRIGNET (n°. 390—394, I bl. 344 v.) aangehaalde arresten van het hof te Marseille van 13 Jan. 1843, van Rouaan van 3 Mei 1827 enz. [1]). Anders beslisten evenwel het hof van Douai, 11 Mei 1843 en dat van Rennes, vermeld in Dalloz II, bl. 186 en Rogron bl. 793, waaruit dus blijkt dat er nog geen gevestigde jurisprudentie bestaat.

Rule VII.

When a ship shall have entered a port of refuge under such circumstances that the expenses of entering the port are admissible as general average, and when she shall have sailed thence with her original cargo or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port shall likewise be so admitted as general average; and whenever the cost of discharging cargo at such port

1) Verg. Cauvet II, n°. 352, bl. 120 v.

is admissible as general average, the cost of re-loading and stowing such cargo, on board the said ship together with all storage charges on such cargo, shall likewise be so admitted [1]).

Rule VIII.

When a ship shall have entered a port of refuge under the circumstances defined in Rule VII, the wages and cost of the master and mariners, from the time of entering such port until the ship shall have been made ready to proceed upon her voyage, shall be made good as general average [2]).

Onze meening over de noodhavenkosten hebben wij reeds [3]) uitvoerig uiteengezet, zoodat het overbodig schijnt de juistheid dezer regels hier nog nader te

---

1) Off. Vert.: Wanneer een schip eene noodhaven zal zijn binnengekomen onder zulke omstandigheden, dat de kosten van het binnenloopen in avarij-grosse kunnen worden opgenomen, en wanneer het schip vandaar zal vertrokken zijn met zijne oorspronkelijke lading of een deel daarvan, dan zullen de overeenkomende kosten van het verlaten der haven op gelijke wijze in avarij-grosse worden opgenomen, en wanneer de kosten van ontlossing in zoodanige haven in avarij-grosse kunnen worden opgenomen, dan zullen de kosten van herlading en herstuwing van zoodanige lading aan boord van het genoemde schip, eveneens als alle pakhuishuren van zoodanige lading, op gelijke wijze in avarij-grosse worden opgenomen.

2) Wanneer een schip eene noodhaven zal zijn binnengeloopen onder de omstandigheden omschreven in Regel VII, dan zullen de gagies en de kosten van onderhoud van kapitein en bemanning van den tijd van het binnenloopen in zoodanige haven totdat het schip gereed gemaakt zal zijn om de reis te hervatten in avarij-grosse worden vergoed.

3) Vide supra bl. 47 v.

verdedigen. Alleen zij er hier nog op gewezen dat in Engeland de oppositie tegen de York-Antwerp Rules zich voornamelijk tegen regel 8 schijnt te concentreeren. Dit blijkt uit de brochure: *Why the York-Antwerp-Rules ought to be rejected by „Common Sense."* Vooral regel 8 wordt hierin op zeer scherpe wijze veroordeeld, maar hoofdzakelijk om de misbruiken, waartoe de vergoeding van de gagie en het onderhoud der bemanning aanleiding geeft, niet zoozeer om het beginsel. De een wijst er op dat de reeders hun scheepsvolk gaan afdanken of bij de reparatie van het schip gebruiken en zoodoende die vergoeding in hun zak steken, een ander daarop dat de schipper er opzettelijk het verblijf in de noodhaven om verlengt, een derde op eene beslissing van het *Reichsoberhandelsgericht* in Duitschland van 17 Mei 1878, dat ook de kosten van het opzoeken van en verblijven in eene noodhaven, wegens ijsgang avarij-grosse zijn, een vierde op het bedenklijke voorval, dat men soms de gagie van de in de noodhaven nieuw aangemonsterde equipage tot aan de destinatieplaats in avarij-grosse brengt, altemaal onrechtvaardige uitbreidingen van het avarij-grosse recht, die, mijns inziens, echter niets bewijzen tegen het beginsel van Rule 8, maar wel dit, dat eene betere redactie zeer wenschelijk zou zijn, en dat de nu bestaande zeer gebrekkig is. De boven (bl. 111 v.) door mij voorgeslagen regels, zouden, indien zij aangenomen werden, naar mijne bescheiden meening, aan deze en dergelijke bezwaren grootendeels te gemoetkomen en de hier gesignaleerde misbruiken doen ophouden. Dat vooral het vage en

onbestemde van den aanhef deze bepalingen ontsiert en voor een groot deel hunne waarde doet verliezen, ook daarop hebben wij reeds gewezen [1]). Tevens geldt hier de aanmerking bij regel 3 gemaakt, de redactie toch is aller omslachtigst, langdradig en vol herhalingen [2]).

Er volge hier dus slechts een overzicht van hetgeen tegenwoordig als recht omtrent de noodhavenkosten in de voornaamste zeestaten geobserveerd wordt.

In Duitschland (art. 708, n°. 4, A. D. H. Gb.), Zweden (art. 148 n°. 4), Denemarken (art. 16, Kon. Chart.) en Noorwegen (art. 69 n°. 8) geldt het beginsel dier regels reeds lang, echter met deze kleine wijziging dat de pakhuishuur en het onderhoud en de gagie der bemanning slechts worden vergoed zoolang als ze bepaald noodig waren, niet gedurende onnoodige verlenging van het verblijf of van de reparatie [3]). Ook volgens Hollandsch, (art. 699 n°. 9, 10, 11 en 14 W. K.) [4]). en Amerikaansch recht zijn al deze kosten avarij-grosse terwijl de praktijk zelfs die, welke men maakt van af het oogenblik dat men den steven wendt om eene nood-

1) Vide supra bl. 244.

2) De Hollandsche vertaling is nog erger en vol overtolligheden.

3) Rusland volgt de bepalingen van het Allg. Deut. Handelsgesetzb.

4) Mr. v. d. Hoeven, Handleiding tot het opmaken der avarijen, bl. 10 constateert, onder verwijzing naar een vonnis van Rotterdam, 4 Mei 1840 (W. n°. 97) en Hof v. Holland, 3 Maart 1841 (W. n°. 232), dat de gagies en het onderhoud van het scheepsvolk slechts tot zoolang onder de gemeene avarijen gerekend worden, als de schipper genoodzaakt is geweest om in de noodhaven te blijven tot herstelling der schade, en niet om andere bijkomende omstandigheden, zooals vorst, ijsgang, storm enz. en dat alleen slechts de kosten van het inloopen avarij-grosse zijn, als het verblijf in de noodhaven zijn oorzaak vindt in ijsgang (Verg. ook W. n°. 216).

haven op te zoeken tot dat deze bereikt is, daaronder brengt. De Italiaansche Codice di Comercio bevat in art. 509 n°. 10, 11, 12 en 14 dezelfde bepalingen als de Antwerp-Rules. Evenzoo de Portugeesche en Braziliaansche Code, art. 1816 n°. 9, 10, 11 en 14, hoewel art. 1612 bepaalt dat de kosten van het inloopen eener noodhaven altijd avarij-particulier zijn. Jurisprudentie en praktijk toch houden zich in deze aan de duidelijke letter van art. 1816 n°. 10, dat de loodskosten en alle andere kosten van binnenloopen en uitgaan eener noodhaven in avarij-grosse brengt. In Buenos-Ayres (art. 1476 n°. 9, 10, 11 en 14), Uruguay (art. 1486 n°. 9, 10, 11 en 14) en Chili (art. 1090, LOWNDES bl. 454) worden ook alle noodhavenkosten in avarij-grosse vergoed. De eenige landen welke dus afwijkende bepalingen bevatten zijn Engeland, Frankrijk, Belgie en Spanje.

De Engelsche bepalingen hebben wij reeds leeren kennen; alleen de kosten van het binnenloopen der noodhaven en van de lossing der lading zijn avarij-grosse. De overige kosten daarentegen avarij-particulier, deels ten laste van de lading, deels ten laste van de reeders of de vracht. Ook hier meen ik er echter nogmaals op te moeten wijzen dat deze praktijk die nog door geen rechterlijke uitspraak was bevestigd, onlangs in het geding van Atwood v. Sellar door de Queen's Bench vernietigd werd, welke daarbij de common benefit theorie huldigde. Mocht de jurisprudentie deze uitspraak ook verder bevestigen en tot richtsnoer nemen, (en uit het verslag van Mr. DUTILH van de vergadering

der Vereeniging tot Hervorming en Codificatie van het Volkenrecht in 1879 te Londen gehouden blijkt, dat reeds meer dergelijke beslissingen zijn gegeven) dan zal eene verandering in de praktijk niet kunnen uitblijven.

In Belgie brengt de praktijk alleen de in- en uitgaande havenkosten in avarij-grosse, terwijl de kosten van lossing, opslag en wederinlading der lading avarij-particulier zijn ten laste der eigenaars en de kosten van onderhoud en gagie der bemanning avarij-particulier voor de reeders [1]). Het is echter te voorzien dat deze praktijk spoedig eene gewenschte verandering zal ondergaan nu de wet van 4 Sept. 1879, bevattende het 2de boek van den herzienen Code de Commerce, in art. 103 alle noodhavenkosten in avarij-grosse heeft gebracht.

In Frankrijk geldt volkomen het beginsel van regel 7 dat, als men de noodhaven aandoet onder zulke omstandigheden, dat het binnenloopen avarij-grosse is, de uitgaande kosten dat ook zijn, terwijl, als de kosten van ontlossing dat zijn, ook die van pakhuishuur en weder inlading in avarij-grosse vallen. Daarentegen zijn de kosten in Rule 8 vermeld, slechts avarij-grosse als het schip bevracht is bij de maand, wat bijna nooit voorkomt [2]). Het ontwerp van 1869 is conform Rule 7.

De Spaansche wet is hoogst onvolledig op dit punt; zij bepaalt slechts dat het onderhoud en de gage der bemanning avarij-grosse is, gedurende de reparatie van

---

1) Lowndes bl. 308. Verg. Code de Commerce.

2) Zie C. d. C., art. 400 n°. 6 en 7, j°. art. 403 n°. 3 en 4.

eene avarij-grosse schade aan het schip toegebracht, mits het schip bij de maand bevracht zij (art. 936 n°. 11), dat de kosten van het binnenloopen eener noodhaven ter reparatie of om de victualie aan te vullen avarij-particulier zijn (art. 935 n°. 4) en eindelijk in a. 970 nog eens dat de ingaande noodhavenkosten in alle gevallen ten laste van den reeder blijven. LOWNDES [1]) haalt echter een werkje aan van een dispacheur uit Cadix, Senor SALVADOR VINIEGRA, getiteld: *Estudio sobre la classificacion de las Averias*, waaruit blijkt dat èn jurisprudentie èn praktijk, niettegenstaande art. 970 van den Code, alle noodhavenkosten, behalve het onderhoud en de gagie der bemanning, in avarij-grosse toelaten.

Men dient er echter wel op te letten dat door de invoering dezer beide regels nog volstrekt geen gelijk recht verkregen wordt. Datgene wat er alleen door bereikt wordt is de afschaffing der physical-safety-theorie. Immers al stemmen in de meeste landen hetzij de wetgeving, hetzij de praktijk met het beginsel in deze regels neergelegd, volkomen overeen, dit neemt niet weg dat lang niet overal de omstandigheden dezelfde zijn, waaronder de havenkosten en die van ontlossing der lading, avarij-grosse zijn. In alle gevallen [2]), welke ook de aanleidende oorzaak is, zijn de noodhavenkosten avarij-grosse in Duitschland, Dene-

1) bl. 479.

2) Het spreekt van zelf dat als het inloopen van eene noodhaven, ten gevolge van de schuld of nalatigheid van een der geinteresseerden, noodzakelijk is, er van geene avarij-grosse sprake kan zijn.

marken, Zweden, Nederland [1]), Amerika, Rusland en Italië [2]). De Deensche wet sluit bepaaldelijk uit de kosten van aandoen eener noodhaven of van oponthoud aldaar wegens windstilte, tegenwind of ijsgang, wat waarschijnlijk ook in de overige landen wel toegepast zal worden, al vermelden de wetten dit niet uitdrukkelijk. De Portugeesche Code noemt als de omstandigheden die tot het binnenloopen der noodhaven moeten geleid hebben, willen de verdere kosten avarij-grosse zijn, in art. 1610, met name: gebrek aan proviand of water, redelijke vrees voor vijanden of zeeroovers, en schade door het schip geleden die de voortzetting der reis onmogelijk maakt. Evenzoo de Code van Buenos-Ayres en die van Uruguay, respectievelijk in art. 1433 en 1443, nam.: gebrek aan proviand of water, schade of ongelukken aan de bemanning, de lading of het schip overkomen, welke de voortzetting der reis verhinderen. In Noorwegen is er geen avarij-grosse als de noodhaven wordt aangedaan wegens vervolging door den vijand, tegenwind, ijsgang, gebrek aan proviand en dergelijke redenen (art. 69 n°. 8 Lov on Söfarten).

---

1) Zie Diephuis, II bl. 240 v. Kist, V bl. 339 v., 341 v. Hoe daarentegen Mr. Levy (t. a. p. bl. 773) kan zeggen: „Onze wet daarentegen neemt in cas van noodzakelijke reparaties aan een schip, de kosten van het inloopen in een noodhaven niet op onder de avarij-grosse. Al de hier genoemde gevolgen (kosten van lossing en wederinlading, pakhuishuur etc.) dier kosten blijven dus ten laste van hem, wie ze aangaan mochten," kan ik mij niet begrijpen.

2) Het voorloopige ontwerp tot herziening van het Italiaansche Wetboek van Koophandel, van de in 1869 benoemde staatscommissie, en het ontwerp van den Minister Mancini, brengen beiden in art. 698, 10° de kost- en maandgelden onder avarij-particulier, als het verblijf in de noodhaven dient tot herstelling van eene avarij-particulier.

In Spanje geven, blijkens het boven aangehaalde werkje van VINIEGRA, de jurisprudentie en praktijk wat de Code uitdrukkelijk weigert, en zijn daardoor de noodhavenkosten ook dan avarij-grosse als die haven binnengeloopen is tot herstelling van eene avarij-particulier. De Fransche Code de Commerce, die het beginsel van Rule 7 huldigt, bepaalt in denzelfden geest als de Spaansche Code in art. 403 n°. 3 ipsis verbis, dat onkosten voortvloeiende uit het verblijf in eene noodhaven, hetzij wegens gebrek van proviand, hetzij tot herstelling eener lek altijd avarij-particulier zijn. Desniettemin brengen ook hier èn jurisprudentie èn praktijk met een beroep op art. 400 i. f. deze kosten in avarij-grosse. Het „Projet de Code" van 1869 heeft dan ook begrepen deze leer te moeten sanctioneeren. De Belgische en Engelsche praktijk brengen de ingaande havenkosten in avarij-grosse, zoowel wanneer het de reparatie van eene avarij-grosse geldt, als van eene avarij-particulier of wanneer gebrek aan proviand of aan bemanning de aanleiding is. Al werden Rule 7 en 8 dus aangenomen dan zal de gelijkvormigheid, tengevolge van het groote verschil in wetgeving, nog altijd niet geheel verwezenlijkt worden en illusoir blijven, in alle gevallen op zeer losse schroeven staan, daar zij grootendeels zal moeten steunen op een in sommige landen bestaande onwettige praktijk en met de wetten in openbaren strijd zijnde jurisprudentie. Een streven naar eenheid is echter niet te ontkennen, zoodat de triomf daarvan wel niet verre meer zal zijn.

Rule IX.

Damage done to cargo by discharging it at a port of refuge shall not be admissible as general average in case such cargo shall have been discharged at the place and in the manner customary at that port with ships not in distress [1]).

't Ware zeker beter geweest, nu men toch voor dit speciale geval eene bepaling wilde maken, indien men haar op deze wijze had gesteld: slechts de noodzakelijke en onvermijdelijke schade door de lading bij de lossing of wederinlading in de noodhaven geleden is avarij-grosse. Hierdoor toch zou duidelijk aangegeven zijn dat slechts de voorziene en onvermijdelijke gevolgen van een avarij-grosse handeling avarij-grosse zijn. Zeer juist merkt dan ook DE COURCY (t. a. p. bl. 276) op dezen regel aan: „cette solution de détail et en quelque sorte d'espèce ne méritait peut-être pas la solennité d'une règle spéciale. Elle est renfermée dans la règle bien autrement générale sur laquelle j'ai plusieurs fois insisté, dans la distinction des conséquences nécessaires d'un acte et des conséquences qui demeurent fortuites.... Il eût été plus utile de formuler la règle générale de la distinction que de faire l'honneur d'un texte numéroté à l'une de ses très-nom-

---

1) Off. Vert: Schade veroorzaakt aan eene lading door hare ontlossing in eene noodhaven, zal niet in avarij-grosse kunnen vergoed worden, in geval zoodanige lading ontlost zal zijn ter plaatse en op de wijze in die haven gebruikelijk voor schepen, welke niet in nood verkeeren.

breuses applications." Daarom den regel af te keuren is echter ook niet noodig, daar de schade eerst dan onvermijdelijk zal zijn als er een wezentlijke noodlossing bestaat, zooals dat hier geëischt wordt. Het is evenwel niet te verwonderen, dat geen eene wet hieromtrent eene speciale bepaling bevat, terwijl de praktijk niet zeer standvastig schijnt te zijn, ten minste de tabel, die ULRICH aan zijn Denkschrift heeft toegevoegd en die, welke LOWNDES geeft, stemmen lang niet overeen. Zooveel is zeker dat de Duitsche praktijk [1]), evenals de Engelsche [2]), in overeenstemming is met dezen regel. In ons land heeft men ex analogia van art. 609 n°. 14, W. K. een onderscheid gemaakt tusschen lossing in lichters, en die zonder de tusschenkomst daarvan, en laat men slechts in het eerste geval de schade aan de goederen overkomen in avarij-grosse toe. In de Vereenigde Staten en Frankrijk wordt de schade bij de lossing aan goederen overkomen, altijd als avarij-grosse vergoed indien dit ook geschiedt met de kosten der lossing zelve.

Rule X.

The contribution to a general average shall be made upon the actual values of the property at the termination of the adventure, to which shall be added the

---

1) Zie Ahlers bl. 5. Promemoria van de Bremer Kam. v. Kooph. in Fritsch, Annalen der gesammt. Versichw., n°. 9 jg. 1879 bl. 106. Zeitschrift f. d. Handelsr., XXIV bl. 515, waar de schrijver ook tracht aan te toonen, dat dit geheel volgt uit de bepalingen van het A. D. H. Gb.

2) Lowndes, bl. 147. v.

amount made good as general average for property sacrificed; deduction being made from the ship-owners freight and passage-money at risk, of such post-charges and crew's wages as would not have been incurred had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act or sacrifice; deduction being also made, from the value of the property, of all charges incurred in respect thereof subsequently to the arising of the claim to general average [1]).

Ik ben geneigd hier met DE COURCY [2]) uit te roepen: „Il n'y a rien de plus juste, et c'est tout simplement la règle proportionnelle." Een zakelijk verschil met dezen regel bestaat dan ook slechts in die landen, waar de reeders het zeer ongemotiveerde en onrechtvaardige privilegie genieten, van slechts met de helft van de waarde van hun schip bij te hoeven dragen. Dit zijn Frankrijk, Italie en Portugal (niet Brazilië

---

1) Off. Vert.: De omslag in avarij-grosse zal geschieden over de werkelijke waarden van schip, lading en vracht, bij het einde der reis, waarbij gevoegd zal worden het bedrag, dat wegens opoffering (van lading of zaken aan het schip toebehoorende) in avarij-grosse zal vergoed worden, met dien verstande dat van de vrachtpenningen en passagegelden, die in risico zijn, zoodanige binnenkomende onkosten en gagies der bemanning zullen worden afgetrokken, als niet zouden zijn uitbetaald geworden, indien schip en lading totaal verloren waren gegaan op het oogenblik dat de handeling of opoffering, die tot den omslag in avarij-grosse aanleiding gaf, plaats had, terwijl van de dragende waarden evenzeer worden afgetrokken, alle onkosten daarop klevende na het ontstaan van de vordering in avarij-grosse beloopen.

2) t. a. p. bl. 277.

dat overigens hetzelfde wetboek heeft als Portugal) in welke landen zelf echter de overtuiging begint te rijpen dat wij hier met een verouderd gebruik te doen hebben, dat dan ook door het Projet de Code van 1869 niet meer gehuldigd wordt [1]). Overigens bestaan er slechts kleinere verschillen die eigenlijk meer detailkwesties zijn. Zoo draagt bijna overal de vracht slechts voor een bepaald bedrag bij, in Duitschland voor $^2/_3$ ($^0/_0$ 66 $^2/_3$, art. 723 n°. 1, A. D. H. Gb.) met voorbehoud voor de verschillende staten om dit te reduceeren tot de helft, in Denemarken voor $^4/_5$ ($^0/_0$ 80, art. 3 Kon. Chart.), in Zweden (art. 161), Noorwegen (art. 75 n°. 3), Italie (art. 511), Portugal en Brazilië (art. 1841), België en Frankrijk (art. 401 j°. 417) voor de helft ($^0/_0$ 50), in de Vereenigde Staten hetzij voor twee derde (Massachusetts en Maryland), hetzij voor de helft (New-York). Het eenige doel van deze bepalingen is het vaststellen van een middencijfer, waarnaar de vracht altijd moet bijdragen, om den dispacheur van de moeite te ontheffen om in elk geval alle kosten na te gaan en te onderzoeken, die den reeder uitgespaard zouden zijn, indien het schip geheel vergaan ware op het oogenblik der avarij-grosse handeling, en dus van de vracht afgetrokken moeten worden. Theoretisch is de bepaling van dezen regel dus zeker de juiste; de tijd zal echter moeten leeren of hij stand zal kunnen houden tegenover de vele practische bezwaren. De Promemoria van de „Bremer

1) In België is deze bepaling door art. 110. der wet van 4 Sept. 1879 (herziene Code de Commerce) afgeschaft, hetwelk bepaalt: „Le navire contribue pour sa valeur au lieu du déchargement."

Handelskammer" (Fritsch Ann. f. d. g. Versichw., t. a. p. bl. 106) en Dr. LEWIS (Z. f. d. g. Handelsr., t. a. p. bl. 519) meenen nu reeds te kunnen voorspellen dat men weer spoedig in de praktijk tot het vaststellen van een vast bedrag zal overgaan, wat echter niet te hopen is, daar een middencijfer dikwijls tot groote onrechtvaardigheid aanleiding geeft, zooals zeer duidelijk wordt aangetoond door Mr. RAHUSEN in zijn verslag van het Congres te Antwerpen (bl. 28) [1]). In een ander opzicht wijkt art. 719 A. D. H. Gb. van regel 10 af, in zooverre deze bepaalt dat alle, na de avarij-grosse handeling gemaakte, reparatiekosten van de waarde van het schip afgetrokken moeten worden, terwijl het A. D. H. Gb. slechts de, bij het einde der reis nog voorhanden waarde dier reparaties in mindering brengt, en niet ten onrechte, want hierdoor wordt eene gelijke basis verkregen voor het taxeeren van de waarde van het schip zoowel als van de reparaties, nam. de waarde die beiden ter bestemmingsplaatse bezitten, terwijl volgens het systeem van de Y. A. R. voor het schip de waarde ter bestemmingsplaats, voor de reparaties, die welke zij in de noodhaven bezaten, wordt genomen, hoewel beiden in de noodhaven allicht eene andere waarde zullen bezitten dan ter bestemmingsplaatse [2]). Een amendement in den geest van de bepaling van

---

1) In Amsterdam bestaat de usantie om 10 % voor ingaande havenkosten af te trekken.

2) Verg. Prom. v. d. Bremer Handelsk. in Fritsch Ann. f. d. g. Versichsw., t. a. p., bl. 106. Z. f. d. Handelsr. t. a. p. bl. 517 v. Ahlers bl. 27 v.

het A. D. H. Gb. werd echter op het congres te Antwerpen verworpen [1]).

Ook in ons recht bestaan enkele afwijkingen van de Y. A. R. Er bestaat immers een gebruik om het schip te doen dragen voor de waarde, waarop het in de noodhaven is getaxeerd, een verkeerde interpretatie van art. 727 W. K., waar men leest: „De gemeene avarijen worden gedragen door de waarde van het schip in den staat waarin hetzelve aangekomen is etc.," en derhalve eene usantie die elken redelijken grondslag mist. Verder worden de kosten van het onderhoud van het scheepsvolk van de dragende waarde van de vracht afgetrokken (art. 727[c] W. K.), wat min juist is, daar deze kosten tot de uitrusting van het schip behooren en door totaal verlies niet uitgespaard zouden worden. Eindelijk heeft de schipper nooit bij te dragen voor de passagegelden, daar deze in genoemd artikel niet vermeld worden, eene lacune die geen nader betoog behoeft, hoewel het opmerking verdient dat van alle wetboeken slechts het A. D. H. Gb. (art. 723) uitdrukkelijk bepaalt dat ook de passagegelden moeten bijdragen, een gevolg daarvan dat de meeste handelswetboeken anterieur zijn aan het uitgebreide personenvervoer per stoomboot, zooals dit tegenwoordig plaats heeft. In Denemarken worden volgens art. 43 van het Koninklijk Charter de goederen berekend naar hunne waarde in de ladingsplaats op het oogenblik der inlading met alle kosten tot aan boord, eene vroeger meer ge-

---

2) Vide supra bl. 200.

bruikelijke, thans geheel verouderde maatstaf. In de noodhaven verkochte goederen dragen natuurlijk bij volgens de netto waarde waarvoor zij verkocht zijn (art. 44 K. Ch.). Ook lezen wij bij LOWNDES bl. 397, dat als de dragende waarde van het schip in Denemarken aangenomen wordt: zijn volle waarde bij het begin der reis, onder korting van het geleden avarij-particulier; wanneer het in Denemarken verzekerd is, dan wordt de verzekerde waarde als basis aangenomen; zoo het dat niet is, dan neemt men gewoonlijk de taxatie in de noodhaven als grondslag; maar in beide gevallen kan desgevorderd eene taxatie ter destinatieplaats geschieden (Verg. art. 40 en 41 K. Ch.).

Zal Rule 10, behalve in de landen, waar het schip slechts voor de helft van zijne waarde behoeft bij te dragen, dus weinig tegenstand ontmoeten, des te meer is het te betreuren dat gelijkvormigheid daardoor toch niet bereikt kan worden, zoolang het vrachtrecht niet op eene uniforme wijze geregeld is, en het is te hopen dat dit een spoorslag zal zijn om ook de zoo onontbeerlijke internationale regeling daarvan weder met ernst ter hand te nemen; zonder haar toch zal eene regeling van het avarij-grosse recht steeds in vele opzichten gebrekkig blijven. Nog meer geldt deze opmerking bij

Rule XI.

In every case in which a sacrifice of cargo is made good as general average, the loss of freight (if any) which is caused by such

loss of cargo shall likewise be so made good [1]).

Deze regel spreekt duidelijk genoeg voor zich zelven en is overal geldend. In Frankrijk (art. 301 C. d. C.), Italië, (art. 408 C. d. C.), België (art. 301 C. d. C.) en Nederland (art. 481 W. K.), bestaat slechts dit onwezenlijke verschil, dat de vracht hier niet dadelijk aan den reeder vergoed wordt, maar aan de eigenaars der lading, die voor de geworpen goederen den reeder de vracht schuldig blijven. Dit komt dus volkomen op hetzelfde neer, maar is alleen een weinig omslachtiger.

Rule XII.

The value to be allowed for goods sacrificed shall be that value wich the owner would have received if such goods had not be sacrificed [2]).

Door dezen regel wordt het beginsel gehuldigd, dat nooit meer vergoed mag worden dan de werkelijk geleden schade, en hij is dan ook allezins toe te juichen. Indien toch blijkt dat de geheele lading of een groot gedeelte daarvan beschadigd aankomt, dan kan de eigenaar der geworpen goederen ook niet meer reclameeren dan de waarde die zijne goederen zouden gehad hebben,

1) Off. Vert.: In ieder geval waarin eene opoffering van lading in avarij-grosse wordt vergoed en daaruit een verlies op de vracht ontstaat, zal zoodanig verlies op vracht op gelijke wijze in avarij-grosse worden vergoed.

2) Off. Vert.: De waarde wegens opgeofferde lading in avarij-grosse te vergoeden, zal zijn de waarde, die de eigenaar zou hebben ontvangen, indien zoodanige goederen niet waren opgeofferd geworden.

indien zij gelijkelijk beschadigd waren geworden. Natuurlijk moet dit alleen geschieden indien redelijker wijze kan worden aangenomen dat de geworpen lading, ware zij aan boord gebleven, evenzoo beschadigd zoude zijn geworden als de rest der lading [1]). Blijkt uit het op de vergadering te Antwerpen verhandelde dat dit de bedoeling was van de voorstellers van dezen regel [2]), de algemeene bewoordingen waarin hij vervat is, hebben reeds tot misverstand aanleiding gegeven. Immers de Promemoria der „Bremer Handelskammer [3])," en Dr. LEWIS [4]) meenen dat men in dezen regel niet anders wilde bepalen, dan dat den eigenaar slechts vergoed moet worden de marktwaarde, die goederen van dezelfde soort en aard als welke geworpen werden, op het oogenblik der lossing ter bestemmingshaven hebben, en niet de eventueel door hen beoogde verkoopprijs [5]). Rule XII correspondeert echter niet alleen met art. 715, hetwelk ipsis verbis datgene bepaalt, wat men in de Y. A. R. wilde uitdrukken. Behalve de Duitsche wet geeft alleen nog de Zweedsche in art. 156 eene uitdrukkelijk voorschrift in dezen geest, terwijl hetzelfde ook zonder veel moeite is af te leiden uit art. 32, j°. 38 en 39 van het in Denemarken vigeerende Kon. Charter [6]). LOWNDES leert ons dat de praktijk in Enge-

1) Vide supra bl. 96. Verg. ook de Courcy, I, bl. 261 v.
2) Zie Verslag van Mr. Rahusen, bl. 32 v.
3) Fritsch, Ann. d. g. Versichw., t. a. p., bl. 106 v.
4) Z. f. d. g. Handelsr., t. a. p., bl. 520.
5) Ulrich verkeert blijkens de door hem gegeven tabel in dezelfde verwarring.
6) Zie Lowndes, bl. 397.

land, Frankrijk, Nederland, Portugal en Noorwegen eveneens, wanneer beschadiging met zekerheid vermoed mag worden, slechts voor de beschadigde waarde vergoeding toelaat [1]). Was dit de reden waaraan rule XII zijn aanzijn te danken heeft, door eene algemeene bepaling te geven wilde men tevens aantoonen dat ook dezelfde regels, die in art. 713 en 714 A. D. H. Gb. gegeven worden omtrent de berekening van de te vergoeden waarde voor geworpen en beschadigde goederen, in 't algemeen moeten gelden.

Uit dit overzicht der regels blijkt ten duidelijkste, dat door deze slechts drie ingrijpende veranderingen in het in sommige landen bestaande recht gemaakt worden, wat namelijk betreft de vrijwillige stranding, de noodhavenkosten en het bedrag waarvoor het schip in den omslag moet bijdragen. Het laatste zal de aansluiting van Frankrijk, Italië en Portugal aan de beweging zeer waarschijnlijk tegenhouden; daaraan te wanhopen hoeven wij echter nog niet, daar o. a. in Frankrijk de algemeene rechtsovertuiging reeds tegen deze bevoordeeling der reeders gekant is, aan welke gezindheid uitdrukking gegeven is in het „Projet de Code" van 1869. De bepaling omtrent de noodhavenkosten zal daarentegen juist de voornaamste reden zijn ze aan te nemen, daar deze voornamelijk de reden

---

1) Zie zijn Law of Gen. Av., bl. 19 v., 182 v., 304, 323, 351 en 422. Hij verzekert het ons in zijn tabel, ook wat België, Brazilië, Italië, Rusland, Buenos-Ayres en Monte-Video betreft, zonder echter deugdelijke bewijzen voor dit beweren bij te brengen.

van hun bestaan uitmaakt, en in Engeland, naast een' grooten en geduchten tegenstand, bij zeer velen sympathie heeft weten te vinden en door de jurisprudentie aangenomen schijnt te zullen worden. Regel V zal wel evenmin ergens op een' overwegenden tegenstand stuiten. Over het geheel genomen kan dan ook de juistheid der York-Antwerp-Rules niet in twijfel getrokken .worden en verdienen zij onze volle sympathie. „Zij behoeven geen verdediger want zij spreken voor zich zelf" zeide Mr. RAHUSEN niet ten onrechte op het laatste congres te Londen.

Dit echter alleen voor zooverre men ieder der regels afzonderlijk en hunnen inhoud op zich zelven beschouwt, want tegen hare toepassing door middel van clausules als wet regelende de avarij-grosse bestaan, naar mijne bescheiden meening, vooralsnog twee overwegende bezwaren, die echter met eenigen goeden wil, door de belanghebbenden zelve, niet moeilijk uit den weg te ruimen zullen zijn. Ik heb hierbij ten eerste het oog op de onvolledigheid en de slordige redactie der Rules, waarop reeds vroeger met een enkel woord gewezen is. De Rules zijn onvolledig, daar zij slechts enkele, waarvan sommigen nog weinig voorkomende, gevallen regelen, zoodat men toch steeds bij de dispache van de landswetten afhankelijk zal zijn voor alle niet in de Rules begrepen gevallen. Hunne redactie is daarbij omslachtig en slordig, zoodat nu reeds geklaagd wordt over de misbruiken waartoe Rule 8 aanleiding geeft. Wil men dus eenigzins vruchten van eene praktische toepassing zien, dan zal men eerst tot de zoo noodige

uitbreiding en systematische verbetering der Rules moeten overgaan, waartoe de vergadering, in het loopende jaar, door de Vereeniging tot Hervorming en Codificatie van het Volkenrecht te houden, eene gereede aanleiding zal zijn. Dat men in de richting der York-Antwerp-Rules moet blijven voortwerken spreekt van zelf.

Het tweede bezwaar bestaat, mijns inziens, daarin dat niet tevens op internationale wijze geregeld is het vrachtrecht, dat toch onafscheidelijk aan de avarij-grosse verbonden, ja eigenlijk haar meerdere is. „Nous ne pouvons pas nous dispenser de répéter, que pour arriver à des bases uniformes concernant le règlement des avaries, il est indispensable de poser également des bases uniformes pour le règlement du fret dans ses rapports avec les avaries. Il est impossible de mettre en pratique un système uniforme pour le règlement des avaries si l'on n'arrête en même temps des bases fixes au sujet du fret à payer en cas de condamnation d'un navire, de réexpédition de la cargaison par un autre navire, de vente de manchandises en cour de voyage, etc. etc.," schreven de heeren TH. C. ENGELS en ED. VAN PEBORGH in 1864, toen zij een ontwerp van internationaal vrachtrecht aan de leden van het congres te York aanboden. En ook nu hebben deze woorden nog niets van hun kracht verloren, terwijl men tevens in het oog moet houden, dat bij het vrachtrecht oneindig grootere geldelijke belangen betrokken zijn dan bij de avarij-grosse, waarom men met recht kan beweren dat het ook veel meer aanspraak op eene inter-

nationale regeling heeft, waaraan zich de behoefte in hooge mate doet gevoelen. Eene dergelijke modus procedendi zou zeker ook veel logischer zijn [1]). Het is dan ook allezins toe te juichen, ook als een waarborg voor de toekomst der York- and Antwerp-Rules, dat de in 1865 te Sheffield aangenomen vrachtregels, dit jaar weder in discussie zullen komen. Wanneer de aanneming van deze Rules mocht samengaan met de uitbreiding der York-Antwerp-Rules zou zeer veel gewonnen en het succes der beweging verzekerd zijn. Om aan te toonen wat mijns inziens de Y. A. R. moeten zijn, willen zij eene voldoende en goede internationale wet vormen, heb ik aan dit proefschrift als bijlage (G) een ontwerp van eene internationale avarij-grosse regeling toegevoegd. Zonder daarin in allerlei bizonderheden af te dalen, heb ik er toch naar gestreefd zoo volledig mogelijk te zijn en eene solutie te geven voor de meest betwiste punten, zooals bijv. voor de aansprakelijkheid voor avarij-grosse ook boven het „fortune de mer,'' een der punten die zeker nog tot groote moeilijkheden aanleiding zullen geven, voordat daaromtrent overeenstemming is verkregen.

Practische toepassing der regels komt mij dus vooreerst nog minder wenschelijk voor, al wil ik daarom de bemoeiingen daartoe in den laatsten tijd gedaan nog niet onvoorwaardelijk afkeuren. Dat men daardoor het gewenschte resultaat zal bereiken, meen ik echter sterk

---

1) Verg. het belangrijke stuk van Prof. Asser: *Droit international privé et droit uniforme*, in de *Revue de droit International*, 1880, n⁰. 1.

te moeten betwijfelen. Eerst wanneer zij, bijv. op den door mij voorgeslagen wijze, verbeterd en uitgebreid zijn geworden, mag met hunne invoering ook in de praktijk niet langer gewacht worden, ook omdat de belanghebbenden daardoor kunnen openbaren in welken geest zij eene eventueele internationale overeenkomst tusschen de verschillende staten over het avarij-grosse recht tot stand zouden willen zien komen, eene overeenkomst waarvan de York-Antwerp-Rules alsdan de basis uit moeten maken. Wat in het algemeen de practische toepassing van deze of dergelijke regels aangaat, ik geloof dat dit middel om gelijkvormigheid van recht te verkrijgen allezins aanbeveling verdiend. Internationale regeling van het recht door de staten onderling moet altijd het einddoel blijven, maar hoeveel tijd zal er niet verloopen eer dat dit doel bereikt is? Al neemt men bijv. met Dr. FRANCK aan dat het oogenblik, om door middel van diplomatieke onderhandelingen het tot stand brengen van eene internationale regeling te beproeven, reeds gekomen is, en al werd daartoe nog dit jaar overgegaan ook dan nog zal zulk eene regeling tot de verre toekomst blijven behooren. Dr. FRANCK toch wenscht dat men hiertoe dezelfde degelijke en beproefde methode volge, die in Duitschland bij gelegenheid van het ontwerpen van het handelswetboek in praktijk is gebracht, en indien we nu nagaan, dat terwijl in 1836 deze aangelegenheid het eerst ter sprake kwam, en in 1846 de eerste stap daartoe werd gedaan, eerst in 1861 het ontwerp gearresteerd en 1865 door alle staten van het Duitsche

Rijk aangenomen was[1]), onder den drang van een ontwakend nationaliteitsgevoel en van een streven naar politieke eenheid, indien wij verder zien op welk een tal van bezwaren en moeilijkheden in Zwitserland het tot stand komen van eene gelijkvormige wetgeving voor de verschillende kantons blijft afstuiten, dan zal men ons zeker niet van pessimisme beschuldigen, zoo wij voor de tot standkoming en invoering van eene officieele internationale avarij-grosse regeling, nog minstens een 15tal jaren, zoo niet meer noodig achten. Welke goede vruchten kunnen in dien tijd de York-Antwerp-Rules, indien zij ten minste uitgebreid en volledig gemaakt zijn, in de praktijk voor den handel en scheepvaart niet afwerpen? Moge ieder in zijnen kring en naar zijn vermogen tot de uitbreiding en toepassing der York-Antwerp-Rules met kracht en volharding medewerken.

Ten slotte kunnen wij onze meening in het kort in de volgende conclusies resumeeren:

Het einddoel en het streven der beweging moet steeds blijven, eene internationale avarij-grosse wet door tusschenkomst de regeeringen tot stand te brengen.

De bepalingen dezer wet moeten in den geest der York-Antwerp-Rules gesteld worden.

---

1) Levy, geeft in de inleiding van zijn bekend en doorwrocht werk: *Het algemeene Duitsche handelswetboek vergeleken met het Nederlandsche wetboek van Koophandel*, eene uitvoerige geschiedenis van de tot standkoming van het eerstgenoemde wetboek.

De York-Antwerp-Rules eischen dringend uitbreiding en verbetering.

Eerst wanneer dit geschied is, kan toepassing dier Rules in de praktijk door middel van clausules van zeer veel nut zijn en aanbevolen worden.

De internationale regeling van het vrachtrecht is onmisbaar, ter verkrijging van uniformiteit ook voor het avarij-grosse recht en moet derhalve zoo spoedig mogelijk ter hand genomen worden.



BIJLAGE A.

National Association for the Promotion of Social Science,
3. *Waterloo Place, London* 3rd *May*, 1860.

Gentlemen.

The system of General Average is one which, to prevent confusion and injustice, pre-eminently requires that the same principles should be acknowledged amongst the chief maritime nations. So far is this from being the case, however, that some of the most important rules vary not only in the same country, but in the same port. Uncertainty in law is always an evil, and, in regard to General Average, the evil is peculiarly felt. The ship may be owned in one country, insured in another, her cargo owned and insured in several, and the port of destination, where the General Average is made up, may be in a country which has different rules to any of the others. What is considered to be Particular Average on ship in one port is held to be General Average in another, so that the owner of an outward-bound ship may find himself unable to recover his loss either from his Underwriters

at home, or as General Average abroad; or, on the other hand, he may be in a position to indemnify himself fraudulently twice over. A similar remark would apply to special charges on freight and on cargo. A very large proportion of the most important questions rests in England nominally upon the decision of that extremely vague authority „the custom of Lloyd's," but really depends upon the idiosyncrasy of the particular adjuster who may be intrusted with the papers. Hence arise many cases where apparently injustice must be done to Assurer or Assured. Either the Assured finds himself saddled with a loss against which he believed himself insured, or the Underwriter pays one which was not considered in the premium.

Much loss is occasioned to the mercantile community and to the country at large, and such valuable time is worse than wasted through business being impeded by misunderstandings and irritated feelings.

A still more crying evil resulting from the present uncertainty of law and custom is the opening which it leaves for every sort of abuse. Attempts are daily being made to introduce charges of the most outrageous description, which do not even go into the pocket of the Shipowner, but which he feels himself helpless to resist from want of a law to appeal to; and he naturally considers himself hardly used should charges which he himself has paid be refused by his Underwriters, though these last are obliged to refuse in justice to themselves and to prevent the innovation becoming a precedent.

The evils of such a state of things are notorious and unquestioned, though is may be doubted whether many which are distinctly traceable to it, and are therefore removable, are clearly realized as proceeding from this source. Probably the

chief reason which has hitherto prevented any general movement in favour of this reform, is an exaggerated estimate of the difficulties in the way of carrying it out. The difficulties are no doubt considerable, but they are far from being unsuperable, and the importance of the end amply justifies an attempt to grapple with them. Both the Assured and the Underwriter are interested in placing their mutual relations upon a footing which would effect a saving of time and temper, and would secure them against the annoying precuniary loss, to which they are at present exposed.

It is not of so much importance how the disputed points of General Average are settled as that they should be settled. Most of the questions are in the end merely matters of account between one set of Underwriters and another, and it wonld make little difference to any Underwriter upon which interest it might be determined the charge should fall. It is true that there are points, such as the allowance of wages and provisions in a port of refuge, which would raise questions between Shipowner and Underwriter, but for the sake of both it is to the last degree desirable, that these should not be left as a bone of contention between Assurer and Assured, as they are at present, e. g., when goods to America are insured in England.

The evils of the present system have already caused much dissatisfaction in America as well as in this country, and will become more and more intolerable as the commerce of the world increases, which it seems likely to do with a rapidity hitherto unexampled. The time then would seem to have come, when an attempt should be made to remove this most unnecessary element of irritation between Assured and Underwriter.

In the hope of coming to an understanding upon this

question, the Council of the National Association for the Promotion of Social Science have determined that it shall be brought forward for discussion at their next Meeting at Glasgow, on Monday, September 24th next, and following days; and we earnestly trust that you will find it in your power to send representatives of your body to that Meeting, as it is very desirable that Delegates from the Commercial bodies in different parts of the world which are chiefly interested should be present.

We are etc.

Volgen de onderteekeningen.

BIJLAGE B.

International General Average rules framed at Glasgow.

§ 1. As a general rule, in case of the voluntary stranding of a vessel, the loss or damage to ship, cargo, or freight, consequent on such stranding, ought not to be the subject of general average; but without prejudice to such a claim in exceptional cases, upon clear proof of special facts.

§ 2. The damage done to ship, cargo, and freight in extinguishing a fire, ought to be general average.

§ 3. The damage done to cargo by chafing and breakage, resulting from a jettison of part of the remainder of the cargo, ought not to be allowed in general average.

§ 4. The damage done to cargo, and the loss of it and of the freight on it, resulting from discharging it a at port of refuge in the way usual in that port with ships not in distress, ought not to be allowed in general average.

§ 5. The loss sustained by cutting away the wreck of masts accidentally broken, ought not to be allowed in general average.

§ 6. The expense of warehouse-rent at a port of refuge on cargo necessarily landed there, the expense of re-shipping it, and the outward port-charges at that port, ought to be allowed in general average.

§ 7. The damage done to ship, cargo and freight by carrying a press of sail, ought not to be allowed in general average.

§ 8. The wages and provisions for the ship's crew ought to be allowed to the shipowners in general average, from the date the ship reaches a port of refuge until the date on which she leaves it.

§ 9. When the amount of expenses is less than the value of the property finally saved, the contributing values of the ship, freight, and cargo ought to be their values to the owners of them respectively at the termination of the adventure.

§ 10. When the amount of the expenses is greater than the value of the property saved, the proceeds of the property so saved ought to be applied towards those expenses; and the excess of the expenses over the proceeds ought to be apportioned as if the whole property had finally reached its destination.

§ 11. In fixing the value of freight, the wages and port-charges up to the date of the general average act ought not to be deducted, and the wages and portcharges after that date ought to be deducted, from the gross freight at the risk of the shipowner.

BIJLAGE C.

International General Average rules framed at York.

Rule I. — A jettison of timber or deals, or any other description of wood cargo, carried on the deck of a ship in in pursuance of a general custom of the trade in which the ship is then engaged, shall be made good as general average in like manner as if such cargo had been jettisoned from below deck.

No jettison of deck cargo other than timber or deals, or other wood cargo, so carried as aforessaid, shall be made good as general average.

Every structure not built in with the frame of the vessel shall be considered to be a part of the deck of the vessel.

Rule II. — Damage done to goods or merchandise by water which unavoidably goes down a ship's hatches opened, or other opening made, for the purpose of making a jettison, shall be made good as general average, in case the loss by jettison is so made good.

Damage done by breakage and chafing, or ortherwise from

derangement of stowage consequent upon a jettison, shall be made good as general average.

Rule III. — Damage done to a ship or cargo, and either of them, by water or otherwise, in extinguishing a fire on board the ship, shall be general average.

Rule IV. — Loss or damage caused by cutting away the wreck or remains of spars, or of other things which have previously been carried away by sea-peril, shall not be made good as general average.

Rule V. — When a ship is intentionally run on shore because she is sinking or driving on shore or rocks, no damage caused to the ship, the cargo, and the freight, or any or either of them, by such intentional running on shore, shall be made good as general average.

Rule VI. — Damage occasioned to a ship or cargo by carrying a press of sail shall not be made good as general average.

Rule VII. — When a ship shall have entered a port of refuge under such circumstances that the expenses of entering the port are admissible as general average, and when she shall have sailed thence with her original cargo or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port shall likewise be so admitted as general average; and whenever the cost of discharging cargo at such port is admissible as general average, the cost of re-loading and stowing such cargo on board the said ship, together with all storage-charges on such cargo, shall likewise be so admitted. Except that any portion of the cargo left at such port of refuge, on account of its being unfit to be carried forward, or on account of the unfitness or inability of the ship to carry it, shall not be called on to contribute to such general average.

Rule VIII. — When a ship shall have entered a port of refuge under the circumstances defined in Rule VII, the wages and cost of maintenance of the master and mariners, from the time of entering such port until the ship shall have been made ready to proceed upon her voyage, shall be made good as general average. Except that any portion of the cargo left at such port of refuge on account of its being unfit to be carried forward, or on account of the unfitness or inability of the ship to carry it, shall not be called on to contribute to such general average.

Rule IX. — Damage done to cargo by discharging it at a port of refuge shall not be admissible as general average in case such cargo shall have been discharged at the place and in the manner customary at that port with ships not in distress.

Rule X. — The contribution to a general average shall be made upon the actual values of the property at the termination of the adventure, to which shall be added the amount made good as general average for property sacrificed; deduction being made from the shipowner's freight and passage-money at risk, of $^2/_5$ ths of such freight, in lieu of crew's wages, portcharges, and all other deductions; deduction being also made, from the value of the property, of all charges incurred in respect thereof subsequently to the arising of the claim to general average.

Rule XI. — In every case in which a sacrifice of cargo is made good as general average, the loss of freight (if any) which is caused by such loss of cargo shall likewise be so made good.

BIJLAGE D.

Lloyd's letter on the Congress at Antwerp.

LLOYD'S, August 1877.

To the chairman of the Meeting of THE ASSOCIATION FOR THE REFORM AND CODIFICATION OF THE LAW OF NATIONS. AVERAGE LAW DEPARTMENT.

Sir, — The Association for the Reform and Codification of the Law of Nations having invited the Committee of Lloyd's to send representatives to the meeting at Antwerp, where the question of General average is to be the subject of discussion, Messrs. F. B. B. Natusch and Joseph Hillman have been appointed by the committee as a deputation to represent them on that occasion, with Captain Henry Montague Hozier, the Secretary of Lloyd's.

At the same time the Committee think it right to place before the Association their views upon the subject, and the views which those who represent them will support.

There is a strong feeling in this Committee that the differences which exist in various countries upon this subject

would be best met by abolishing General Average altogether. Possibly this cannot now de done; and, if so, de Committee consider that, so far as English practice is concerned, any difference should be met by curtailing, not by enlarging, the English Rules.

The sacrifice of a part to avoid an impending peril was the foundation of General Average, and was the very essence of any claim. This ingredient should still form the basis of any claim, and without this basis the new element of common benefit should not be allowed to have any place.

From the fact thact the York Rules are to be adopted as a basis for discussion, it is clear that no return to first principles can be expected from the Antwerp meeting, for in the opinion of the Committee those rules extend considerably, both in principle and amount, the area in which General Average may be recovered, aud the attempt to establish uniformity is carried out solely by introducing into the law of England cases of General Average which are allowed abroad, but not in England, and which the Committee consider most objectionable.

The Committee think it right to bring these views to the attention of the Association, that it may be understood they are averse to any proposal for assimilating General Average which is based upon extending in any manner the English law, instead of reducing, both in principle and amount, the cases in which it can be claimed.

I have the honour to be, Sir,

Your obedient servant,

(*signed*) GEORGE J. GOSCHEN,
Chairman of Lloyd's.

BIJLAGE E.

The York and Antwerp Rules.

Rule I. — No jettison of deck cargo shall be made good as general average.

Every structure not built in with the frame of the vessel shall be considered to be a part of the deck of the vessel.

Rule II. — Damage done to goods or merchandise by water which unavoidably goes down a ship's hatches opened, or other opening made, for the purpose of making a jettison, shall be made good as general average, in case the loss by jettison is so made good.

Damage done by breakage and chafing, or otherwise from derangement of stowage consequent upon a jettison, shall be made good as general average in case the loss by jettison is so made good.

Rule III. — Damage done to a ship or cargo, and either of them, by water or otherwise, in extinguishing a fire on board the ship, shall be general average; except that no com-

pensation be made for damage done by water to packages which have been on fire.

Rule IV. — Loss or damage caused by cutting away the wreck or remains of spars, or of other things which have previously been carried away by sea-peril, shall not be made good as general average.

Rule V. — When a ship is intentionally run on shore because she is sinking or driving on shore or rocks, no damage caused to the ship, the cargo, and the freight, or any or either of them, by such intentional running on shore, shall be made good as general average.

Rule VI. — Damage occasioned to a ship or cargo by carrying a press of sail shall not be made good as general average.

Rule VII. — When a ship shall have entered a port of refuge under such circumstances that the expenses of entering the port are admissible as general average, and when she shall have sailed thence with her original cargo or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port shall likewise be so admitted as general average; and whenever the cost of discharging cargo at such port is admissible as general average, the cost of re-loading and stowing such cargo on board the said ship, together with all storage-charges on such cargo, shall likewise be so admitted.

Rule VIII. — When a ship shall have entered a port of refuge under the circumstances defined in Rule VII, the wages and cost of maintenance of the master and mariners, from the time of entering such port until the ship shall have been made ready to proceed upon her voyage, shall be made good as general average.

Rule IX. Damage done to cargo by discharging it at a port of refuge shall not be admissible as general average in case such cargo shall have been discharged at the place and in the manner customary at that port with ships not in distress.

Rule X. The contribution to a general average shall be made upon the actual values of the property at the termination of the adventure, to which shall be added the amount made good as general average for property sacrificed; deduction being made from the shipowner's freight and passage-money at risk, of such portcharges and crew's wages as would not have been incurred had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act or sacrifice; deduction being also made, from the value of the property, of all charges incurred in respect thereof subsequently to the arising of the claim to general average.

Rule XI. In every case in which a sacrifice of cargo is made good as general average, the loss of freight (if any) which is caused by such loss of cargo shall likewise be so made good.

Rule XII. The value to be allowed for goods sacrificed shall be that value which the owner would have received if such goods had not be sacrificed.

REGELEN VAN YORK EN ANTWERPEN.

Nederduitsche Vertaling.

I.

Werping van deklast zal niet in Avarij-Grosse worden vergoed.

Elke constructie geen geheel uitmakende met het geraamte van het schip zal beschouwd worden als een deel van het dek van het schip.

II.

Schade aan de lading veroorzaakt door water, dat bij het openen van de luiken of het maken van eene andere opening om eene werping te doen, zonder dat het te keeren was, naar beneden dringt, zal in Avarij-Grosse worden vergoed, indien het verlies door de werping ontstaan in Avarij-Grosse wordt vergoed.

Schade (aan de lading veroorzaakt) door breken en beschadigen of op eene andere wijze ten gevolge van het verstoren der stuwage ten gevolge eener werping, zal in Avarij-Grosse worden vergoed.

III.

Schade aan schip of lading of aan beide toegebragt door water of op andere wijze bij het blusschen van eenen brand aan boord van het schip, zal Averij-Grosse zijn; met deze uitzondering evenwel, dat geene vergoeding gegeven zal worden voor waterschade aan colli's, die door vuur zijn aangetast geweest.

IV.

Verlies of schade veroorzaakt door het wegkappen van de vleet of overblijfselen van rondhouten of andere zaken, die alvorens zijn weggeslagen door de evenementen der zee, zal niet in Avarij-Grosse worden vergoed.

V.

Wanneer een schip opzettelijk is op strand gezet, omdat het in zinkenden staat verkeert of naar het strand of de rotsen heendrijft, zal geene schade aan schip, lading en vracht of aan een of meer van hen veroorzaakt door zoodanig vrijwillig op strand zetten, als Avarij-Grosse worden vergoed.

VI.

Schade aan een schip of de lading veroorzaakt door het prangen met de zeilen zal niet in Avarij-Grosse worden vergoed.

VII.

Wanneer een schip eene noodhaven zal zijn binnengekomen onder zulke omstandigheden, dat de kosten van het binnenloopen in Avarij-Grosse kunnen worden opgenomen, en wanneer het schip van daar zal vertrokken zijn met zijne oorspronkelijke lading of een deel daarvan, dan zullen de overeenkomende kosten van het verlaten der haven op gelijke wijze in Avarij-Grosse worden opgenomen en wanneer de kosten van ontlossing in zoodanige haven in Avarij-Grosse kunnen worden opgenomen, dan zullen de kosten van herlading en herstuwing van zoodanige lading aan boord van het genoemde schip, evenzeer als alle pakhuishuren van zoodanige lading, op gelijke wijze in Avarij-Grosse worden opgenomen.

VIII.

Wanneer een schip eene noodhaven zal zijn binnengeloopen onder de omstandigheden omschreven in Regel VII, dan zullen de gagies en de kosten van onderhoud van den kapitein en de bemanning van den tijd van het binnenloopen in zoodanige haven totdat het schip gereed gemaakt zal zijn om de reis te hervatten in Avarij-Grosse worden vergoed.

IX.

Schade veroorzaakt aan eene lading door hare ontlossing in eene noodhaven zal niet in Avarij Grosse kunnen vergoed worden, ingeval zoodanige lading ontlost zal zijn ter plaatse en op de wijze in die haven gebruikelijk voor schepen, welke niet in nood verkeeren.

X.

De omslag in Avarij-Grosse zal geschieden over de werkelijke waarden van schip, lading en vracht, bij het einde der reis, waarbij gevoegd zal worden het bedrag, dat wegens opoffering (van lading of zaken aan het schip toebehoorende) in Avarij-Grosse zal vergoed worden, met dien verstande dat van de vrachtpenningen en passage-gelden, die in risico zijn, zoodanige binnenkomende onkosten en gagies der bemanning zullen worden afgetrokken, als niet zouden zijn uitbetaald geworden, indien schip en lading totaal verloren waren gegaan op het oogenblik dat de handeling of opoffering, die tot den omslag in Avarij-Grosse aanleiding gaf, plaats had, terwijl van de dragende waarden evenzeer worden afgetrokken, alle onkosten daarop klevende na het ontstaan van de vordering in Avarij-Grosse beloopen.

XI.

In ieder geval waarin eene opoffering van lading in Avarij-Grosse wordt vergoed en daaruit een verlies op de vracht ontstaat, zal zoodanig verlies op vracht op gelijke wijze in Avarij-Grosse worden vergoed.

XII.

De waarde wegens opgeofferde lading in Avarij-Grosse te vergoeden, zal zijn de waarde, die de eigenaar zou hebben ontvangen, indien zoodanige goederen niet waren opgeofferd geworden.

BIJLAGE F.

International Rules of the Law of Affreightment framed at Sheffield, the 15 *June* 1865.

§ 1. To establish as a general rule that freight should not be due until the voyage be accomplished, i. e. until delivery of the cargo at the port of destination, unless where a special agreement is made to the contrary.

§ 2. If in the course of the voyage the ship, in consequence of the perils of the sea, and not through any default on the part of the Captain or owner, has become unseaworthy and not in a state to accomplish her voyage, the Captain shall act as the agent for all corcerned, and if prudent and practicable, shall forward the cargo to its destination by other vessel or vessels, and in this case he shall, upon delivery have a claim for the whole of the freight due under the original charterparty (or bill of lading) although in consequence of the cargo having been forwarded the goods have been transported at a lower freight. But the Captain of the original vessel is liable for the forwarding freight.

If, on the contrary, the forwarding freight is equal to or greater than the original freight, the Captain can claim no freight, but the owner of the cargo will be liable for the whole of the forwarding freight.

If the Captain does not forward the cargo he has not any claim for freight.

The system of pro rata freight is entirely abolished.

§ 3. If the owner of the cargo, or any part of it, wish to withdraw it before the termination of the voyage, in spite of the offer of the Captain to forward it to its destination, such owner, upon taking delivery at an intermediate port or place, shall be liable for freight for the whole voyage and shall give good and sufficient bail for any general average, salvage or other expenses which may attach to the same.

§ 4. No freight is due upon goods jetisoned or sacrificed for the common benefit, and for those sold to raise the necessary funds for defraying expenses incurred for the common benefit; but the owner has a claim on general average for all loss of freight caused by such sacrifice.

§ 5. No freight is due upon goods lost by perils of the sea, nor for those taken by public enemy or by pirates.

Nor upon any goods sold or destroyed in consequence of perils of the sea, in any port or place other than the port of destination.

§ 6. If the Captain save the goods from shipwreck, or if he recapture them from the enemy or from pirates, and if, being in a state to be transported to their destination, he delivers them, then he shall be entitled to the whole freight; if not he shall be entitled to none, but without prejudice to his claim for wages and expenses while engaged in recovering the goods.

§ 7. The total freight is due upon delivery of the cargo at the port of destination, although diminished or deteriorated

by perils of the sea, if the consignee takes delivery, and in this case the consignee is bound to take delivery of all consigned to him by the same bill of lading, or, when goods are in bulk, by the same ship. If the consignee will not take delivery, the Captain, after due authorisation, may sell such goods to pay his freight, and for any deficiency has recourse against the consignee or shipper, except there be an express stipulation to the contrary. But in no case shall the Captain be entitled to receive on a cargo deteriorated during the voyage, a larger amount of freight than he would have received if the cargo had been delivered in the same state in which it was shipped.

§ 8. Advance on account of freight is always liable to be refunded in all cases involving non-payment of freight, except where it is stipulated to the contrary.

§ 9. The owner shall have an absolute lien on the cargo for the freight and dead freight.

§ 10. The contribution of the freight to general average shall be regulated recording to the first paragraph of Article 10 of the York Rules.

BIJLAGE G.

Ontwerp eener Internationale Avarij Grosse regeling.

ART. 1.

Elke, hierna niet in het bizonder behandelde, schade of uitgave, die het onvermijdelijke en voorziene gevolg is van eene buitengewone, niet tot de gewone verplichtingen van den schipper behoorende, handeling, door deze opzettelijk verricht tot afwending van een alles dreigend gevaar van geheel verlies, is Avarij Grosse, en wordt over schip, vracht en lading omgeslagen.

ART. 2.

Werping van goederen, zonder toestemming van den inlader op het dek geplaatst, is geen Averij Grosse; de schipper is daarvoor aansprakelijk. Werping van goederen met toestemming van den inlader aldaar geplaatst, is alleen Averij Grosse tusschen het schip, de vracht en de goederen van hen, die in het voeren van deklading toegestemd hebben bij de chertepartij of het cognossement.

ART. 3.

De schade aan schip en lading toegebracht, bij de verdediging van het schip tegen zeeroovers, alsmede de kosten van genezing en verpleging der daarbij gewonde matrozen is Avarij-Grosse.

ART. 4.

Zoo dikwijls de schipper gedwongen wordt eene noodhaven binnen te loopen omdat de toestand, waarin het schip, de lading of de bemanning verkeert [1]), het gevaarlijk maakt onder de bestaande omstandigheden de reis voort te zetten, zijn de volgende kosten, maar ook alleen deze, Avarij Grosse, te weten: de kosten verbonden aan het binnenloopen en weder verlaten der noodhaven, de kosten van lossing en wederinneming der lading, de schade door de lading bij die lossing en wederinneming onvermijdelijk te lijden, de pakhuishuur der lading en de, tot den dag dat het schip weder zeilree ligt, werkelijk betaalde kost- en maandgelden der bemanning.

Voor zooverre eenige dezer kosten zonder noodzaak gemaakt zijn, blijven zij ten laste van den schipper.

ART. 5.

Alle kosten welke verbonden zijn aan de herstelling van eene avarij particulier, of aan het huren eener nieuwe bemanning, wanneer dit, in de noodhaven of elders, noodig mocht zijn, zijn avarij particulier.

ART. 6.

Vrijwillige stranding is geen Averij-Grosse, wanneer het ge-

---

[1]) Hierdoor wordt van zelf het binnenloopen der noodhaven wegens tegenwind, ijsgang en dergelijke gewone omstandigheden van weer of wind, buitengesloten.

schiedt omdat het schip naar de kust of de rotsen heendrijft of wel omdat het in zinkenden toestand verkeert.

ART. 7.

Kappen van de vleet of andere reeds door den storm gebroken scheepstoebehooren is geen Avarij Grosse.

ART. 8.

Prangen met de zeilen en het forceeren der stoommachines is geen Avarij Grosse.

ART. 9.

Hij, wiens opgeofferd goed in Avarij Grosse vergoed wordt, moet door die vergoeding in die positie gebracht worden, waarin hij geweest zou zijn, indien niet zijn goed, maar dat van een ander opgeofferd was geworden.

ART. 10.

Avarij Grosse wegens opofferingen wordt omgeslagen over de netto waarde van het schip, de vracht en de lading ter destinatieplaats, met bijvoeging van de som die in Avarij Grosse vergoed wordt.

ART. 11 [1]).

Kosten ten gemeenen bate gemaakt, die als Avarij Grosse vergoed moeten worden, worden omgeslagen over de netto waarde, die schip, vracht en lading bezitten op het oogenblik dat het met het maken dier kosten beoogde doel bereikt is; dus bij noodhaven kosten, wanneer het schip de noodhaven verlaat.

---

[1]) Indien men in het oog houdt dat Internationale Uniformiteit dikwijls niet anders verkregen kan worden dan door transactie, geloof ik dat de door mij voorgestelde solutie van de quaestie der aansprakelijkheid voor Avarij Grosse Grosse uitgaven, weinig bezwaar kan ontmoeten bij de voorstanders van het continentale stelsel.

Art. 12.

De schipper of de reeder is verplicht de noodhavenkosten die Avarij Grosse zijn met de premie te verzekeren.

Art. 13.

Avarij Grosse omslag voor gemaakte kosten heeft, indien schip en lading naderhand totaal vergaan, slechts plaats in geval van faillissement of insolvabiliteit van den verzekeraar.

Art. 14.

Indien de waarde van het geredde minder bedraagt dan de eigenaar daarvan in Avary Grosse moet betalen, heeft de reeder voor dit verschil aanspraak op den verzekeraar en kan hij den eigenaar van het geredde daarvoor eerst aanspreken in geval van faillissement of insolvabiliteit van den verzekeraar.

Art. 15.

Zij, aan wier schuld of nalatigheid de Avarij Grosse handeling te wijten is, kunnen geen vergoeding in Averij Grosse voor geleden schade of gedane uitgaven vorderen; evenmin de inlader van goederen wier vice propre of zelfontbranding de oorzaak der schade of onkosten was.

Art. 16.

In het geval van het vorige artikel, bestaat er wel Avarij Grosse ten behoeve der overige geinteresseerden. Zij, die daardoor iets in Avarij Grosse betaald hebben, hebben verhaal op de in dat artikel genoemde personen.

ART. 17.

Voor het bestaan van Avarij Grosse is redding uit het gevaar geen vereischte.

ART. 18.

De schipper heeft voorrecht op de lading of op hare opbrengst, voor het aandeel door de eigenaars daarvan als Avarij Grosse verschuldigd.

STELLINGEN.



STELLINGEN.

I.

In lege 2, § 1, Dig. XIV, 2: „sed si voluntate vectorum vel propter aliquem metum etc.,” is de beteekenis van „vel” demonstratief en staat het in plaats van „veluti” of „puta.”

II.

De afschaffing der pro rata vracht is zeer wenschelijk.

III.

Art. 497a W. v. K. past niet in het stelsel onzer wet.

IV.

Art. 474 W. v. K. geeft voorrecht.

V.

Staat het cognossement een' langeren tijd voor de lossing toe dan de cherteparty, dan kan de schipper van art. 485 W. v. K. geen gebruik maken, voordat de in het cognossement bepaalde tijd verstreken is.

VI.

Ten onrechte zegt Prof. DIEPHUIS, (Handelsrecht II, bl. 97): „Maar zoo zal men nu ook aan andere handelingen, zonder de door de wet vereischte toestemming of machtiging verricht, en waartoe dus de schipper als zoodanig volgens de wet zelve de macht niet bezat, eveneens alle kracht tegenover eigenaar en reeders mogen ontzeggen, ook waar de wet zich daarover niet uitdrukkelijk heeft uitgelaten.”

VII.

Het Koninklijke Charter voor de Kopenhaagsche Zeeverzekerings-maatschappij van 1850 is van alle bestaande wetten de beste codificatie van het avarij-grosse recht.

VIII.

Onderhandsche akten door den gefailleerde geteekend bezitten tegenover de curators eene zekere dagteekening.

IX.

Art. 3ª B. W. is noch toepasselijk bij art. 5, 1°. noch bij art. 5, 3°. B. W.

X.

De erfgenaam, over wiens goederen een bewindvoerder is aangesteld volgens art. 1066 B. W., mag die goederen vervreemden en met hypotheek bezwaren.

XI.

Titel. 11. Afd. 2. B. W. moet vervallen, en scheiding van tafel en bed, na vijf volle jaren geduurd te hebben, van rechtswege echtscheiding medebrengen.

XII.

De bepaling van art. 6 Sv. is af te keuren. De strafrechter moet competent zijn om over alle praejudicieele geschillen, welke in den loop van het strafproces opkomen, te oordeelen.

XIII.

Art. 353 W. v. K. houdt eene presumptio juris et de jure in, maar bedreigt geen straf tegen den schipper.

XIV.

Levenslange tuchthuisstraf is verwerpelijk.

XV.

De strafbaarstelling van het afleggen eener valsche scheepsverklaring is dringend noodzakelijk.

XVI.

De eed van art. 183^b Sv. moet de ondervraging in het derde lid van dat art. vermeld voorafgaan.

XVII.

De jurisprudentie van den Hoogen Raad, dat besluiten van de Provinciale Staten, indruischende tegen art. 131^c Gw., door den rechter toegepast moeten worden, is niet juist.

XVIII.

De minderjarige kan slechts in de gemeente, waar zijn vader, voogd of voogdes woont, in eene directe gemeentebelasting aangeslagen worden.

XIX.

Het Pruisische stelsel van vereeniging van kleine gemeenten is beter dan dat van art. 130 van onze Gemeentewet. Wat in de tweede alinea van dat artikel als regel is vastgesteld, moet de uitzondering zijn.

XX.

De dag- en weekloonen moeten vervangen worden door loon evenredig aan het gepraesteerde werk (taak- of stukloon).

ERRATA.

Bl. 72,	regel 3	v. o.	*staat*:	ARNOULD,	*lees*:	MACLACHLAN.
Bl. 80,	„ 8	v. b.	„	admitti non placuit,	„	admitti placuit.



LEIDEN: BOEKDRUKKERIJ VAN L. VAN NIFTERIK HZ.



